

Nr. 66
DECEMBER 2022

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Find os på facebook
@SporOgBaner

DKK 132,-
Euro 17,75

Sidste iltog..



..til Fåborg



■ VEJERBODEN
I KOLDING
FRA HOBBY TRADE



■ IC-SÆT
FRA A.C.M.E



BLIV ABONNENT
OG FÅ MAGASINET SENDT
DIREKTE TIL DIN ADRESSE
Scan koden eller send en mail:
Spor-og-baner@outlook.dk



BK 08.12.2022 – 08.02.2023
SSN-2245-4099 BK Returage 6

HOBBYKAEDEN.dk

-Hele Danmarks modeltogsforretning

- Ny stor fysisk butik
- Parkering tæt på
- Eget værksted
- DANSKE LOKSOUNDS
- HK-MODELLER
- Online forretning
- +25.000 varer på lager
- Opdateret lagerbeholdning
- Forsendelser alle hverdage
- fragtfri levering ved køb for min 1000,-



DSB D-maskiner med lyd

Flere nummervarianter, AC eller DC:

3495,-

HUSK

STORT JULEARRANGEMENT

Lørdag d. 3. december kl. 10.00 – 16.00
med besøg fra bl.a. DEKAS/MCK

Hobbykæden - Vesterbro 20B - 9000 Aalborg - info@hobbykaeden.dk

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 66, 11. årgang, MMXXII
ISSN 2245-4099

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

Flemming Søeborg,
Fåborgvej 2, 5762 Vester Skerninge
redaktion@sporogbaner.dk / www.sporogbaner.dk

Abonnement, bogholderi, udeblevne blade etc.:

Birgit Turn Jensen, spor-og-baner@outlook.dk,
tlf. 20 40 37 87 (træffes bedst i aftentimerne)

Annoncer:

Kontakt redaktion@sporogbaner.dk for deadline
mht. annoncer m.v.

Spor og baner udkommer seks gange om året i månederne
februar, april, juni, august, oktober og december.
Oplag ca. 1.425. Løssalgspris kr. 132,-

Abonnementspriser for 2023:

DK: Seks numre af Spor og baner DKK 650,-
EU: Seks numre af Spor og baner DKK 750,-/Euro 101,-
Uden for EU: Seks numre af
Spor og baner DKK 850,-/ Euro 114,50

Vigtige informationer vedr. abonnement:

Abonnement tegnes ved indbetaling på

Spor og baners bankkonto/ Middelfart Sparekasse
Reg. nr: 1684 – konto nr: 0000 76 80 30

Husk at anføre korrekt navn og adresse samt fra
hvilket bladnummer, abonnementet skal begynde.
Hvis ikke andet er anført, begynder abonnementet
fra næstkommende nummer.

Indbetaling fra EU og øvrige udland:

*Zahlung von Ländern in EU und vom übrigen Ausland,
bitte verwenden Sie künftig unsere Konto in Middelfart
Sparekasse (MidSpar)*

Middelfart Sparekasse (MidSpar)

IBAN : DK 36 98 60 00 00 76 80 30

BIC/Swift : MISPDK21

Bemærk: Kontoen i Sparekassen Kronjylland er lukket.
*Bitte bemerken Sie, dass unsere Euro-Konto in Sparekas-
sen Kronjylland geschlossen ist.*

Vigtigt ved betaling i netbank:

I feltet 'Meddelelse til modtager' skrives navn,
adresse, telefonnummer og evt. email-adresse samt
hvilke seks bladnumre, der ønskes. Kryds af i feltet om,
at meddelelsen sendes som en del af kontoudskriftet
til Spor og baner. OBS! Brug ikke betalingsautomat. Vi
får ingen informationer om navn og adresse på denne
måde. Ved abonnements udløb fremsendes automa-
tisk nyt girokort for de næste seks numre.

Spørgsmål om betaling:

spor-og-baner@outlook.dk - Tlf. 20 40 37 87

Spor og baner er layoutet og trykt hos Deslers Grafisk Hus. Alle rettigheder til artikler,
skemaer, tegninger og billeder tilhører Spor og baner og forfatterne. Eftertryk af mate-
riale fra bladet er forbudt uden forudgående aftale med Spor og baners redaktion. For
visse illustrationer er det ikke lykkedes at finde den retmæssige copyrightindehaver.
Såfremt ophavsretten således er krænkert, er det sket ufrivilligt og utilsigtet. Evt. ret-
tighedshavere bedes henvende sig til redaktionen med behørig dokumentation.

Leder



Af Flemming Søeborg / Foto: Jonas Henriksen.

Med den kolde årstid følger automatisk større fokus på de inden-
dørs sysler, herunder hobbyarbejdet. Denne vinter betyder det
nok, at vi alle må tage lidt varmere tøj på ved det stillesiddende
arbejde - så det er vigtigt at røre sig mindst et par gange i timen.
Måske bliver det også nødvendigt at spare på nyanskaffelserne,
men mange har nok usamlende eller ufærdige modeller liggende,
og så er det en god idé at få gjort noget ved dem i vinterens løb.
Det er også muligt at finde billige modeller på de mange marke-
der, som nu atter er kommet i gang efter Corona-perioden.

Danske forbillede, ja, danske modeller er rigtigt kommet i
vælten det seneste år: For et års tid siden kom Pikos udgave af
EB-lokomotivet, i april kom "eksplosionen" med Märklin/Trix
modellen af litra E, dernæst kom EB fra samme firmaer samt fra
Roco, NMJ sendte nye udgaver af My på skinnerne (1132 i spa-
relakering, 1135 i rød/sort udgave med rangerplatforme), og her
til høst har Perfect Trains så udsendt deres udgave af EB 3204,
en ægte supermodel.

Også her i efteråret udgav A.C.M.E. Italia-Express-sættet med
bl.a. en DSB-vogn, og næste skridt på vejen er det røde IC-sæt,
som måske allerede nu er udsendt. Flere DSB-modeller kan ven-
tes fra firmaet, herunder CKM-vognen, EA-lokomotivet og nog-
le nyere godsvogne (genudsendelser).

I sommer udkom Märklins todækkersæt, og vi afventer p.t.
Dekas' udgaver af CM-vognen - og hvad der ellers måtte være i
støbeskeen her. Og for at det ikke skal være nok, har Piko tilken-
degivet, at de vil udsende et katalog med deres danske model-
ler, mens Roco har ladet forlyde, at de igen vil lave nye modeller
til det danske marked. Her er der så vidt vides ikke konkrete
projekter, men det var måske en idé at sende forslag til firmaet.
Spor og baner formidler gerne ønskerne videre. Og blandt de få
danske producenter kan man f.eks. notere sig, at Finn Lekbo vil
fremstille stærkt efterspurgt, håndbyggede modeller (f.eks. litra
H og 'lille P'). De bliver aldrig hvermands eje alene på grund af
prisen, men de kan måske opfordre andre producenter til at lave
storseriemodeller af savnede, danske damplokomotiver. Det bli-
ver spændende at se, hvad der kommer ud af det.

Når det danske marked tilsyneladende atter er blevet attraktivt
for de store producenter, er der nok et par grunde til det: Dels
kan det tyske marked efterhånden være mættet, og dels kan det
også tælle ind, at det danske marked stadig - trods økonomisk
krise - er interessant for producenterne. Ingen skal dog være
blinde for, at nyt modeltog i dag har nået så voldsomme prislag,
at mange på forhånd er fuldstændigt afskåret fra at anskaffe sig
disse drømmemodeller, for drejer valget sig om en ny vogn, et
nyt lokomotiv eller en varmeregning, der er løbet løbsk, er der
ikke noget valg. Det må vi også have med i vor begejstring over
de mange nye modeller.

Spor og baner nøjes med en ret beskeden prisstigning for abon-
nement/løssalg i 2023, for det er stadig målsætningen, at så
mange som muligt skal have mulighed for at købe og læse bla-
det. Og så vil jeg da ønske alle en glædelig jul - måske med en
klassisk rundkreds af modeltog rundt om juletræet - og så på
gensyn til februar.

Forsidefoto:

Stort: Sidste iltog til Fåborg 1962. Foto Jens-Christian Jensen

Lille: Koldings vejerbod fra DWA/hobby trade. Foto Peter Windfeld

Lille: IC-sæt fra A.C.M.E. Foto SoB

Indhold



14 DMJU-messen i Kolding



20 Samling i 1970'erne



42 Togrejsen til Ægypten

Leder	3	Den genfundne bro	38
Indhold	4	Kds 54 – et orgie af detaljer	40
Farvel til jernbanen	5	Vandpost fra A.C.M.E.	41
Nyborg-Ringe-Faaborg og Mommark-Sønderborg		Rejsen til Ægypten - med tog	42
Den sydlige Sønderjyllandsforbindelse	5	På et sidespor	48
Et 60-årsminde	5	9-euro billetten 2022	49
Rødt IC-vognsæt fra A.C.M.E.	12	Materiel til Amtsbanen	50
DMJU-messen i Kolding	14	BR 012 066-7 - en kolos på skinner - i N.....	52
Kunst i toget, kunst på toget	19	Tilføjelser og rettelser	54
Samling i 1970'erne	20	ÖBB SSy-vogne i N	55
Kunstens stilhed ved jernbanen	24	Sporskifte uden hjertestykke	56
Radio-biler	27	Bananvogne fra Roco.....	57
Billard - ikke kun et spil	28	Nyheder fra Märklin.....	58
Stockholms nye sporvejsmuseum	30		
Vejerbod fra Kolding Havn fra hobby trade	32		
Nye modeller	34		
Et smukt broarbejde	36		



SPOR OG BANER

ADRESSEÆNDRING

Spor og baner har fået ny post-adresse: Den nye er: Fåborgvej 2, 5762 Vester Skerninge.

Telefonnummer, e.mail-adresse og bankdata er ikke ændret.

Bemærk: Kontoen

i Sparekassen Kronjylland er lukket.

Beskeden prisstigning

Fra og med nr. 67/Årgang 2023:
Abonnement i Danmark DKK 650,-
Abonnement i EU DKK 750,-
Abonnement i resten af verden
DKK 850,-

**NÆSTE UDGIVELSE
9. FEBRUAR 2023**

BEGEJSTRET FOR DE NYESTE ARTIKLER OM SPOR, TOG, MODELLER OG MODELBYGGERI?

Bestil abonnement på
spor-og-baner@outlook.dk
**6 numre
kr. 650,-**

Du modtager magasinet
direkte i din postkasse.

Før og når
egnen jeg er helt rigtig

Farvel til jernbanen

Nyborg-Ringe-Faaborg og Mommark-Sønderborg

Den sydlige Sønderjyllandsforbindelse

Et 60-årsminde



Ringe station set fra luften 1956. Foto Sylvest Jensen, Det kgl. Bibliotek.

Af Jens-Christian Jensen

Køreplansskiftet den 26. maj 1962 – i år for 60 år siden – betød bl.a. farvel til en oprindeligt stort tænkt alternativ trafikforbindelse mellem Sjælland/Hovedstaden og det sydlige Sønderjylland via Sydfyn og Als. "Den sydlige Sønderjyllandsforbindelse" bestod af tre led: 1) jernbanen Nyborg-Ringe-Faaborg, 2) jernbanefærgeruten Faaborg-Mommark og 3) jernbanen Mommark-Sønderborg. Historien om denne rute, som nok er glemt af de fleste i dag, er snævert forbundet med den netop fejrede Genforening mellem Sønderjylland og Danmark. Indledningsvis følger lidt historik om rutens enkelte led:

Nyborg-Ringe-Faaborg banen byggedes i to tempi, idet strækningen Ringe-Faaborg åbnedes i 1882 som en sidebane til den private Odense-Ringe-Svendborg bane. Faaborg-banen var egentlig anlagt for statens regning, men da den indtil videre ikke hang sammen med det øvrige statsbanenet, blev det overladt til "Det sydfynske Jernbaneselskab" (SFJ = Odense-Svendborg banen)

at anlægge og drive Ringe-Faaborg banen. Da banen blev forlænget fra Ringe til Faaborg i 1897, blev også denne strækning drevet af SFJ.

Dét, der gjorde, at Nyborg-Faaborg banen senere skulle rykke op i kategori fra *lokalbane* til *landsdels-forbindelse*, var Sønderjyllands genforening med Danmark i 1920. Vi må derfor kaste et blik på

Jernbaneforholdene i Sønderjylland: Under Sønderjyllands tyske periode efter krigen 1864 udbyggedes det stambanenet, som allerede var begyndt under Danmark, yderligere af den prøjsiske stat. Købstaden Sønderborg fik først sent (1901) forbindelse med det øvrige sønderjyske banenet. I mellemtiden havde byen (i 1898) fået sit eget lokalbanesystem i form af et – i dansk sammenhæng – særligt, sønderjysk fænomen, de s.k. amtsbaner. Efter prøjsisk trafikpolitisk tankegang skulle det statslige, normalsporede stambanenet suppleres med et system af smalsporede lokalbaner, som fra hovedbyen i det enkelte amt (ty: Kreis) rakte sine grene ud i byens opland med dét formål at forbinde flest mulige landsbyer med den større by. Resultatet

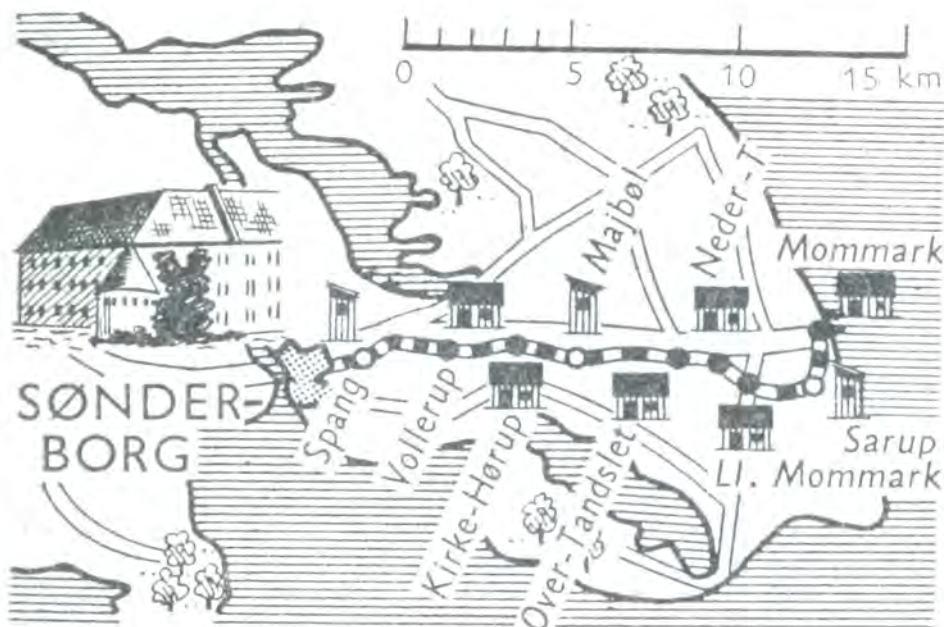


Nyborg-Faaborg banen (Jernbanens HHH, 1959).

var nogle – set gennem en senere epokes briller – håbløst kringlede banenet uden indbyrdes forbindelse og med lange rejsetider mellem a og b. For Sønderborgs vedkommende kom det til at omfatte et y-formet banenet på øen Als, dels en Nordals-bane (Sønderborg-Nordborg), dels en Sydals-bane (Sønderborg-Skovby), idet de to baner havde fælles strækning de første fem kilometer fra Sønderborg til Vollerup. Skovbylinien havde yderligere en afgrening fra stationen Lille-Mommark til Mommark Færgegård, et bade- og traktørsted ved Als' østkyst. Der var her nærmest tale om en slags udflugtsbane, som især havde betydning i sommerhalvåret.

Snart efter Sønderjyllands genforening med Danmark opstod ønsket om (gen) oprettelsen af **en færgerute mellem Fyn og Als**. Løsningen blev en rute mellem Faaborg og et nyanlagt færgeløje ved Mommark, og at forlænge den eksisterende amtsbane ved Mommark Færgegård frem til færgeløjet. Til formålet blev der oprettet et selskab, A/S "Mommark Færge" med den opgave at skaffe en færge og anlægge de nødvendige landanlæg. Hovedaktionæren var Det Østasiatiske Kompagni (Ø.K.), hvis ledelse var meget engageret i den gode nationale sag, samt De Sydfyenske Jernbaner, som øjnede en mulighed for en vækst i trafikken ad selskabets baner. Den nybyggede jernbanefærge "MOMMARK", som blev indsat på ruten i august 1922 – i år for 100 år siden(!) – lignede ikke noget andet fartøj i den danske færgesflåde. Den var et produkt af, at hovedaktionæren ØK var pioner inden for dieselmotordrevne skibe. Rederiet havde ti år tidligere, i 1912, ladet verdens første oceangående motorskib, "SELANDIA", bygge, og "MOMMARK" lignede – med sit lave styrehusløse- og skorstensløse skrog – en mindre udgave af "SELANDIA". Den var på 331 BRT, 46 m lang, hvilket satte den i stand til at overføre fire-fem jernbanevogne. Den var Danmarks første, motordrevne jernbanefærge, udstyret med to stk. 380 HK Holeby dieselmotorer. Denne – nok efter almindelig skibsæstetisk opfattelse ikke særligt smukke færge – overlevede faktisk på overfarten 43 år – næsten frem til Faaborg-Mommark-overfartens nedlæggelse.

Et problem i overfartens første år var forskellen i sporvidde mellem jernbanerne på Fyn (1.435 mm/normalspor) og på Als (1.000 mm/smalspor). Problemet søgtes løst ved konstruktion af et anlæg i Mommark, som muliggjorde anbrin-



Mommarkbanen (Jernbanens HHH, 1959).



Mommark Færge station 1959. I færgesporret holder stationens 'Klædeskab'. Foto Odense Luftfoto, arkiv Det kgl. Bibliotek.



Sønderborg med den gamle banegård på Dybbølsiden. Postkort fra omkring 1960. Postkort, slg. SoB.

gelsen af normalsporede godsvogne på smalsporede hjul (s.k. transportører) for transport i amtsbanens tog til Sønderborg. Men det vanskeliggjorde selvstændig godstrafik i større omfang.

I 1930 åbnedes Christian den X's bro over Alssund, som – forsynet med jernbanespor – endelig satte Sønderborg by i sporforbindelse med det øvrige, sønderjyske jernbanenet. I den anledning blev der anlagt en normalsporet havnebane fra Sundeved- til Als-siden af Sønderborg Havn – som hidtil kun havde haft smalspor. Det blev naturligvis en farlig konkurrent til godstrafikken via Mommark, som truede denne routes økonomi.

Redningen kom i 1932 i form af en aftale mellem DSB og Sønderborg Amt. Denne aftale indebar bl.a., at DSB overtog amtsbanernes Mommark-strækning og ombyggede denne fra smal- til normalspor. For at tilvejebringe en forbindelse mellem amtsbanens hovedstation i Sønderborg by og DSB-stationen på vestsiden (Sundeved-siden) af Alssund anlagdes med rilleskiner – som noget enestående i dansk sammenhæng – en kilometerlang, normalsporet jernbane midt i Sønderborgs øst-vestgående hovedgade. Den omsporede – og delvis omlagte – normalsporede Mommark-bane kunne tages i brug den 15. maj 1933 og åbnede mulighed for gennemgående jernbanetrafik fra Nyborg via Faaborg og Mommark til det sønderjyske hovedland! Ruten havde faktisk en konkurrencefordel i kraft af, at den ved åbningen var både kortere og hurtigere end den konkurrerende rute via Fredericia og Tinglev. Fra 1933 kunne man således rejse fra København til Sønderborg på godt syv timer via Faaborg-Mommark, mens den hurtigste rejse via Fredericia varede 9½ time! Glæden skulle imidlertid blive kort, for efter Lillebæltsbroens åbning i 1935 reduceredes forskellen i rejsetid mellem de to ruter til få minutter. Hertil kom, at en del af rejsen via Fredericia efterhånden kom til at foregå med de nye, bekvemme *lyntog*, mens "Den sydlige forbindelse" indebar rejse med ubekvemme privatbanetog og skift fra tog til færge og fra færge til tog. Lidt bedre blev det, da DSB efter krigen måtte overtage færgeruten Faaborg-Mommark, efter at A/S "Mommark Færge" var gået konkurs i 1946. Yderligere havde de sydfynske jernbaner siden 1930'erne været i økonomiske vanskeligheder, hvilke mandede ud i, at DSB overtog også disse i 1949.



Oversigtskort over Sønderborgs to banegårde og forbindelsesbanen i Danmarks Rejseforbindelser 1960. Slg. JCJ.



Fra Sønderborg By station løber Mommark-banen gennem hovedgaden til broen og Sønderborg H. Billedet er fra 1949. Foto Sylvest Jensen, arkiv Det kgl. Bibliotek.



MP-motorvogn på vej til Mommark gennem Sønderborgs gader i 1930'erne. Avisfoto, ukendt herkomst. Slg. FS.



Mommark Færgeleje - MF 'MOMMARK' er ankommet, og der er mange rejsende til og fra forbindelsestoget. Postkort, slg. JCJ.

Nu var hele "Den sydlige Sønderjyllandsforbindelse" i hænderne på samme operatør, DSB! Hermed syntes forudsætningerne at være til stede for en oprustning af ruten. DSB havde endda overvejelser om at føre en lyntogsforbindelse(!) mellem København og Sønderborg via Faaborg-Mommark, men planerne strandede på færgen "MOMMARK"s ringe sporkapacitet, og endte som bekendt med aldrig at blive til noget. Lyntoget førtes i stedet over Fredericia-Tinglev; men det er en anden historie. I mellemtiden tøffede gamle "MOMMARK" uanfægtet videre mellem Sydfyn og Als. I løbet af 1950'erne blev det klart, at trafikvæksten fandt sted inden for den individuelle biltrafik. I løbet af de 13 år, DSB havde ansvaret for forbindelsen, faldt trafikken ad banerne kontinuerligt. Kun færgeruten klarede sig – men kun i kraft af det stigende antal overførte biler! (Det skal her indskydes, at "Den sydlige Sønderjyllandsrute" som jernbanerute senere fik en pendant inden for hovedvejssystemet, nemlig hovedvej 8, Nyborg-Faaborg-Mommark Færge-Sønderborg(-Tønder)). For at skaffe plads til bilerne på færgeturene overflyttedes det gennemgående jernbanegods efterhånden til ruten via Fredericia. DSB havde efter krigen genoptaget politikken med at lade rutebiler erstatte togtrafikken på sidebanerne – som modtræk mod de stigende driftsunderskud. Også på de sydfynske baner og på Mommark-banen erstattedes flere tog med rutebiler. Til sidst – ved indgangen til de bilglade 1960'ere – "kunne enhver se", at jernbanen havde udspillet sin rolle – i hvert fald på "Den sydlige Sønderjyllandsforbindelse". Fra sønderjysk side var der et kraftigt ønske om opgradering af Faaborg-Mommark overfarten, som længe havde råbt på ny og tidssvarende tonnage. Der var også et ønske fra "bilfolket" om en flytning af



Færgen 'MOMMARK' under indsejling til Fåborg ca. 1950. Postkort, slg. JCJ.

overfarten til den kortere rute Bøjden-Fynshav. Efter div. politiske forhandlinger med sønderjyderne og med DSB forelagde ministeren i foråret 1962 lovforslaget i Folketinget om 1) nedlæggelse af banerne Faaborg-Nyborg og Mommark-Sønderborg (idet dog Ringe-Faaborg-banen indtil videre bevarede for godstrafik), og 2) flytning af Faaborg-Mommark overfarten til en ny rute Bøjden-Fynshav. Loven blev formelt vedtaget kun få dage før sommerkøreplanens ikrafttræden, men DSB havde allerede inden den formelle vedtagelse taget glæderne på forskud, og proklameret togdriftens ophør i forbindelse med køreplansskiftet den 26. maj.

Togenes afgangstider
i retning mod

ODENSE	NYBORG	FAABORG	SVENDBORG
7:00	7:00	7:00	7:00
8:00	8:00	8:00	8:00
9:00	9:00	9:00	9:00
10:00	10:00	10:00	10:00
11:00	11:00	11:00	11:00
12:00	12:00	12:00	12:00
13:00	13:00	13:00	13:00
14:00	14:00	14:00	14:00
15:00	15:00	15:00	15:00
16:00	16:00	16:00	16:00
17:00	17:00	17:00	17:00
18:00	18:00	18:00	18:00
19:00	19:00	19:00	19:00
20:00	20:00	20:00	20:00
21:00	21:00	21:00	21:00
22:00	22:00	22:00	22:00
23:00	23:00	23:00	23:00
24:00	24:00	24:00	24:00

Driftsregelmæssigheder

Afgangstavle i vestibulen på Ringe Banegård for tog i fire retninger, den 26. maj 1962. Foto JCJ.

En afskedsrejse lørdag den 26. maj 1962

Denne smukke forsommer-lørdag havde undertegnede besluttet at foretage min egen afskedsrejse. Den gang gik eleverne i skole også om lørdagen; men mange steder – som i Svendborg – var lektionerne forkortet, så skolen sluttede klokken 12. Dette gjorde det muligt for mig netop at nå persontoget fra Svendborg mod Odense klokken 12.25, ankomst til Ringe 13.05 – i god tid inden Iltog 148 fra Nyborg til Faaborg ville passere denne station kl. 13.58. På forhånd havde jeg opgivet at nå hele strækningen Nyborg-Faaborg, idet jeg så ikke ville have kunnet nå også en sidste tur med Mommark-banen. Til gengæld fik jeg nu chancen for endnu en gang at studere og dokumentere den imponerende banegård i Ringe med de fire gennemgående hovedspor og to overdækkede perroner, forbundet med hovedbygningen gennem en perrontunnel, som var en storby værdig. Et par gange om dagen kunne man være så heldig at opleve tog fra alle fire strækninger ankomme på én gang og udveksle passagerer inden de – ét efter ét – fik fløjet afgang og fortsatte færdens mod deres respektive endemål i Faaborg, Svendborg, Nyborg og Odense. Et sydfynsk "mini-Fredericia"! Det kom jeg desværre ikke til at opleve denne sidste dag – og derfor aldrig mere!

Omsider kom ledvogteren ud af sit hus ved overskæringen i stationens norden og – kling klang – rullede de to sæt bomme ned, og kort efter kom toget fra Nyborg luntende ind gennem kurven fra højre, slingrede gennem sporskifterne frem til sin bestemte togvej, spor 3 langs østsiden af perron 2. Jeg nåede lige at



Ringe banegård den 26. maj 1962 med sidste iltog 148 Ng-Få i spor 3, trukket af Mo 1975. Foto JCJ.



Ringe banegård, nedgang fra spor 3 til perrontunnelen, udgangen og perron 2 i 1962. Dengang havde banegården også restaurant. Foto JCJ.



Mo 1868 med persontog mod Faaborg passerer det øde beliggende Haagerup trinbræt den 17. maj 1962. Foto HBDS.

tage et billede af togstammen, der – som jeg kan se af billedet bagefter – bestod af en Mo-vogn (nr. 1975) med tre vogne (DA + spidssnudet CM + 1./ 2. klassesvogn AR (?)), inden jeg i løb – det var jo et *Ilto*! – fór ned ad trappen fra perron 3, gennem tunnelen, op ad trappen til perron 2 og op i den bageste vogn samtidig med afgangsføjtet. Der havde ikke været noget flag på halv eller andre markeringer på stationen af, at dette var en historisk dag; men togets vogne var, så jeg, pyntet med lysegrønne bøgegrene af ”nogen”(hvem?), som tegn på, at det var en særlig dag.

De første knap to kilometer fra Ringe station fulgtes Faaborg- og Svendborg-banerne ad, inden Svendborg-banen drejede fra mod syd, mens Faaborg-banen fortsatte i sydvestlig retning. ”*Ilto*”? Det indebar på denne strækning blot, at toget ikke standsede ved de fire trinbrætter, men stadig standsede ved stationerne i de tre større landsbyer Espe, Højrup og Korinth – samt ved den absolut ubetydelige Pejrup station. Dog var der alle steder mødt lokale beboere op for at kigge på banens sidste iltog. Jeg ville godt have taget et par billeder på stationerne undervejs, men det blev ikke rigtig til noget, da jeg var bange for ikke at nå at komme med toget videre – og dermed risikere at miste min forbindelse videre fra Faaborg. Kun i Højrup og den næste station, Korinth nåede jeg at springe ud af toget og tage et par(halvkiksede) billeder; i Korinth takket være at vi her skulle krydse det daglige østgående godstog, trukket af en MP-motorvogn. Korinth var strækningens største godsstation, bl.a. takket være det lokale savværk, hvilket høje stabler af trækævlere på læssevejen vidnede om. Efter Korinth ventede den flotteste oplevelse i form af det kuperede landskab med Korinth-skovene og senere udsigten ud over Faaborg Fjord og øhavet. Fra Katterød – den tidligere forgreningsstation til Svendborg-banen, nu nedsat til trinbræt – gik det hastigt nedad de sidste fire-fem kilometer. I Faaborg standsede *Ilto* toget ved perron 2 i kort afstand fra færgeløbet, hvor færgen ”*MOMMARK*” lå pænt og ventede på os. Da jeg et par uger tidligere havde benyttet overfarten (under en skoleudflugt), havde vi sejlet med overfartens reservefærg, den gamle dampfærg ”*GLYNGØRE*”, som var et langt fornemmere (og roligere) skib, men i mellemtiden var ”*MOMMARK*” altså vendt tilbage fra sit årlige værftsbesøg, og det måtte så være dét! Ved Faaborg stations perron 1 holdt persontog 151 klar til afgang. Det havde modtaget rejsende fra den ankomne færg, og bestod derfor – lige som vores tog - bl.a. af en kombineret 1.- og 2. klasses personvogn, og var fremført af en af de Mo-motorvogne, som netop var indført på Faaborg-banen i dens sidste år som personbane.

Under afsejlingen fra Faaborg kunne jeg fra færgens vingedæk kigge mig tilbage og nyde billedet af havnen og den endnu livlige banegård foran den lille, gamle købstad med sit berømte, gulkalkede klokketårn og – som baggrundskulisse – de høje skovklædte ”Fynske Alper” – det hele badet i det smukke eftermiddagslys. Ved udsejlingen af fjorden passeredes tæt forbi det idylliske fiskerleje ”Dyreborg” t.h. og samtidig vestpynten af Bjørnø i et stenkasts afstand t.v. Så var vi ude i ”rum sø” i Lillebælt med kig til Horne land og Lyø mod nord og Avernakø, Ærø m.fl. øer mod syd. Ret forude Als’ skovbevoksede kystlinie i modlys. Jeg havde flere gange været søsyg på denne rute, da gamle ”*MOMMARK*” ikke var noget behageligt bekendtskab ved selv moderat bølgegang, men denne eftermiddag viste Lillebælt sig fra sin bedste side. Selv om ”*MOMMARK*” på øverste passagerdæk rummede en restaurant, som tilbød de rejsende et begrænset sortiment, så vidt jeg husker mest bestå-



Toget, som var prydet med nyudsprungne bøgegrene, er her fotograferet under et ophold i Højrup, Foto JCJ.



Fåborg banegård, tog 151 mod Nyborg afventer afgang den 26. maj 1962. Bemærk postkærre, cyklende postbud, rutebil, kiosk m.m. Foto JCJ.



MP 548 passerer Korinth station med godstog 2155 mod Nyborg den 17. maj 1962 Foto Holger B.D. Sørensen.



Sidste dag med persontrafik til og fra Fåborg. Tog 148 er ankommet i spor 2 med sidste iltog fra Nyborg, tog 151 skal afgå fra spor 1 mod Nyborg. Foto JCJ.



Luftfoto af Fåborg by og banegård med Mommarm-færgelejet yderst til højre, dvs. før 1967. Slg. SoB.



MF "MOMMARK" i færgelejet i Fåborg, april 1964. I baggrunden kulkranen og en stor bunke kul. Foto JCJ.



MF "MOMMARK" anløber Mommarm Færgehavn den 21. maj 1962. Foto HBDS.



MF "MOMMARK" færgeleje set fra færgen under indsejling. Foto HBDS.



Mommarm-færgen i færgelejet i Fåborg. I baggrunden byens kendetegn, det gamle klokketårn. Foto Just Andersen.



Styrbords vingedæk på MF "MOMMARK" i 1950'erne. 1962. Foto E.H. Jensen.

ende af kaffe, wienerbrød og varme pølser, valgte jeg i det gode vejr at tilbringe rejsen i fri luft, hvilket bl.a. muliggjorde at spejde efter marsvin, som man i roligt vejr ofte kan være heldig at se på denne rute. Det lykkedes mig dog ikke denne gang.

Omtrent halvanden time efter afsejlingen fra Faaborg gled "MOMMARK" forbi de to ledefyr, som markerede indsejlingen til Mommarm Færgehavn og lagde sig til rette i lejet under megen rysten og røgudvikling fra de to høje udstødningsrør ved opbremsningen. Under indsejlingen var vogndækkets

bovporte blevet skubbet til side, så de rejsende, som stod klar til at gå i land, kunne danne sig et første indtryk af "porten til Als".

Her slutter første del af beretningen. Interesserede læsere må vente til næste udgave af "Spor og baner", hvor de vil kunne følge anden del af rejseoplevelingen, som foregår på øen Als. Hvad venter os ved ilandstigningen? Har DSB's bortrationalisering af togdriften medført, at vi – selv om jernbanen officielt stadig er i drift – må foretage den videre rejse i rutebil, eller ...?

Afgangstider		Tilgange	
Stad	Arriver	Stad	Arriver
1. Fåborg	10.00	1. Fåborg	10.00
2. Fåborg	10.15	2. Fåborg	10.15
3. Fåborg	10.30	3. Fåborg	10.30
4. Fåborg	10.45	4. Fåborg	10.45
5. Fåborg	11.00	5. Fåborg	11.00
6. Fåborg	11.15	6. Fåborg	11.15
7. Fåborg	11.30	7. Fåborg	11.30
8. Fåborg	11.45	8. Fåborg	11.45
9. Fåborg	12.00	9. Fåborg	12.00
10. Fåborg	12.15	10. Fåborg	12.15
11. Fåborg	12.30	11. Fåborg	12.30
12. Fåborg	12.45	12. Fåborg	12.45
13. Fåborg	13.00	13. Fåborg	13.00
14. Fåborg	13.15	14. Fåborg	13.15
15. Fåborg	13.30	15. Fåborg	13.30
16. Fåborg	13.45	16. Fåborg	13.45
17. Fåborg	14.00	17. Fåborg	14.00
18. Fåborg	14.15	18. Fåborg	14.15
19. Fåborg	14.30	19. Fåborg	14.30
20. Fåborg	14.45	20. Fåborg	14.45
21. Fåborg	15.00	21. Fåborg	15.00
22. Fåborg	15.15	22. Fåborg	15.15
23. Fåborg	15.30	23. Fåborg	15.30
24. Fåborg	15.45	24. Fåborg	15.45
25. Fåborg	16.00	25. Fåborg	16.00
26. Fåborg	16.15	26. Fåborg	16.15
27. Fåborg	16.30	27. Fåborg	16.30
28. Fåborg	16.45	28. Fåborg	16.45
29. Fåborg	17.00	29. Fåborg	17.00
30. Fåborg	17.15	30. Fåborg	17.15
31. Fåborg	17.30	31. Fåborg	17.30
32. Fåborg	17.45	32. Fåborg	17.45
33. Fåborg	18.00	33. Fåborg	18.00
34. Fåborg	18.15	34. Fåborg	18.15
35. Fåborg	18.30	35. Fåborg	18.30
36. Fåborg	18.45	36. Fåborg	18.45
37. Fåborg	19.00	37. Fåborg	19.00
38. Fåborg	19.15	38. Fåborg	19.15
39. Fåborg	19.30	39. Fåborg	19.30
40. Fåborg	19.45	40. Fåborg	19.45
41. Fåborg	20.00	41. Fåborg	20.00
42. Fåborg	20.15	42. Fåborg	20.15
43. Fåborg	20.30	43. Fåborg	20.30
44. Fåborg	20.45	44. Fåborg	20.45
45. Fåborg	21.00	45. Fåborg	21.00
46. Fåborg	21.15	46. Fåborg	21.15
47. Fåborg	21.30	47. Fåborg	21.30
48. Fåborg	21.45	48. Fåborg	21.45
49. Fåborg	22.00	49. Fåborg	22.00
50. Fåborg	22.15	50. Fåborg	22.15
51. Fåborg	22.30	51. Fåborg	22.30
52. Fåborg	22.45	52. Fåborg	22.45
53. Fåborg	23.00	53. Fåborg	23.00
54. Fåborg	23.15	54. Fåborg	23.15
55. Fåborg	23.30	55. Fåborg	23.30
56. Fåborg	23.45	56. Fåborg	23.45
57. Fåborg	24.00	57. Fåborg	24.00
58. Fåborg	24.15	58. Fåborg	24.15
59. Fåborg	24.30	59. Fåborg	24.30
60. Fåborg	24.45	60. Fåborg	24.45
61. Fåborg	25.00	61. Fåborg	25.00
62. Fåborg	25.15	62. Fåborg	25.15
63. Fåborg	25.30	63. Fåborg	25.30
64. Fåborg	25.45	64. Fåborg	25.45
65. Fåborg	26.00	65. Fåborg	26.00
66. Fåborg	26.15	66. Fåborg	26.15
67. Fåborg	26.30	67. Fåborg	26.30
68. Fåborg	26.45	68. Fåborg	26.45
69. Fåborg	27.00	69. Fåborg	27.00
70. Fåborg	27.15	70. Fåborg	27.15
71. Fåborg	27.30	71. Fåborg	27.30
72. Fåborg	27.45	72. Fåborg	27.45
73. Fåborg	28.00	73. Fåborg	28.00
74. Fåborg	28.15	74. Fåborg	28.15
75. Fåborg	28.30	75. Fåborg	28.30
76. Fåborg	28.45	76. Fåborg	28.45
77. Fåborg	29.00	77. Fåborg	29.00
78. Fåborg	29.15	78. Fåborg	29.15
79. Fåborg	29.30	79. Fåborg	29.30
80. Fåborg	29.45	80. Fåborg	29.45
81. Fåborg	30.00	81. Fåborg	30.00
82. Fåborg	30.15	82. Fåborg	30.15
83. Fåborg	30.30	83. Fåborg	30.30
84. Fåborg	30.45	84. Fåborg	30.45
85. Fåborg	31.00	85. Fåborg	31.00
86. Fåborg	31.15	86. Fåborg	31.15
87. Fåborg	31.30	87. Fåborg	31.30
88. Fåborg	31.45	88. Fåborg	31.45
89. Fåborg	32.00	89. Fåborg	32.00
90. Fåborg	32.15	90. Fåborg	32.15
91. Fåborg	32.30	91. Fåborg	32.30
92. Fåborg	32.45	92. Fåborg	32.45
93. Fåborg	33.00	93. Fåborg	33.00
94. Fåborg	33.15	94. Fåborg	33.15
95. Fåborg	33.30	95. Fåborg	33.30
96. Fåborg	33.45	96. Fåborg	33.45
97. Fåborg	34.00	97. Fåborg	34.00
98. Fåborg	34.15	98. Fåborg	34.15
99. Fåborg	34.30	99. Fåborg	34.30
100. Fåborg	34.45	100. Fåborg	34.45

Fåborg banegårds afgangstavle med tider for tog, færge og rutebiler den 26. maj 1962. Foto JCJ.

Rødt IC-vognsæt fra A.C.M.E.



Litreringen på BK 50 86 85-84018-5, København H. 1982. Foto Torben Andersen, Lokomotivet.

Et stilrent IC 139 med Mz 1403-B-B-A-BK-B-B ved Nyborg, 31. maj 1984. Foto Torben Andersen, Lokomotivet.



De fire vogne i fri luft. Foto SoB.

Af Flemming Søeberg

På DMJU-messen i Kolding var en af de meget store overraskelser *de røde IC-vogne*, der nu kommer i et sæt på fire vogne (og to-tre 'løse' B-vogne) fra A.C.M.E. Sættet består af en A-vogn, to B-vogne samt en BK-vogn, og der er for alle typers vedkommende tale om nyudviklinger - med en høj detaljeringsgrad.

I sidste nummer blev B-vognen i overgangslitrering præsenteret, alle vogne fra det nye sæt er som nævnt røde og er udstyret med de nyere enkelt-døre i gavlen, nye døre med mindre ruders og med den lille trekant ved gavlen. Dertil kommer færdigmeldeblink. Der er i øvrigt fjedrende puffere på alle vogne.

A-vognen har air-condition, og der er bagagehylder i den ene vestibule (af metal), mens BK-vognen byder på hidtil uhørt detaljering, nemlig kiosk med fyldte varehylder (print) og kniv-og gaffel-sym-

bol på de indre laminatvægge! I den lille køkkenafdeling er der sågar vask (eller kogekar til pølser), så nu mangler bare den orangeklædte 'tog-desse' samt det muntre publikum - navnlig fredag eftermiddag var der trængsel i kioskafdelingen, når "alle" ville have sig en Hof og en bakke med røde pølser - vel nok Danmarks mest muntre værtshus.

A.C.M.E. kommer også med "Skiløberen" - et fire-vognssæt med tre blå DSB-liggevogne (blå/røde) samt en DB-Touristik-vogn i opsigtsvækkende design. Disse tog var/er navnlig populære i Centraleuropa; dertil kommer en ny udgave af DSB's 'flex-vogne', nemlig CKM-typen, her med almindelig bordindretning (første udgave var med konferencebord og white board-tavle). Senere vil flere andre udgaver af flex-vognene følge, og som kronen på værket planlægger Alessandro Buonopane fra A.C.M.E. at lave den kongelige salonvogn - omsider, kan man sige, efter at flere firmaer i årenes løb har ønsket, men ikke formået

at få lavet denne unikke vogn. Hvis efterspørgslen er stor nok, kan følgevognen også komme på tale.

Og så kommer den høje Hios-ølvogn i Tuborg-udgaven igen, det gælder også BP-gastankvognen, senere kommer en Mærsk-containervogn, mens EA-lokomotivet bliver genudsendt i rød/sort og i blå udgave - og sikkert også i helrød. De første generationer af EA-lokomotivet havde problemer med koblingsmekanismen ved skubbede tog, men nu er mekanismen ændret og fungerer efter hensigten. Ligeledes er der skabt plads til højttaler i apparatkassen på undervognen, så lyden nu kommer direkte ud. Og der er planlagt flere interessante, internationale vognsæt med udgangspunkt i Danmark, så A.C.M.E. ligger ikke på den lade side. Der vil i øvrigt nok komme mindre justeringer på vognmateriellet, og billederne i artiklen viser blot nogle prøveskud af de allerførste vogne.



Kioskafdelingen og den tilstødende, halve togførerakupé - senere blev der bygget større kioskafdelinger i nogle vogne.



IC-tog med litra A, BK 018-5 og B-vogn på København H. 1982. Foto Torben Andersen, Lokomotivet.



Gennemført 1970'ers stil med 'børnebestikket' og den orange farve - jeg mindes turene i togene hen over Sjælland fredag eftermiddag i de fyldte IC-tog, hvor stemningen var høj her.



A 024, 1. klasses vogn med air-condition, fotograferet ca. 1978 til tryksagen 'DSB i dag - i morgen', 1978. Slg. SoB.



Mørkt betræk og mahognivægge i 1. klasses vognen - og hvidt antimakassar på nakkestøtterne. Der stil over DSB dengang.



BK-vognen med de bekendte, hvide striber.



A-vognen med air-condition.



Bagagehylde af stål i vestibulen på A-vognen.



Til venstre B-vognen fra epoke III-IV, til højre den nyere udgave på A-, B- og BK-vognene fra A.C.M.E.



Gavlen på ukendt BK-vogn, Næstved 1985. Foto Torben Andersen, Lokomotivet.



Alessandro Buonopane fra A.C.M.E. stod nok for den største modeljernbanenighed på messen - det røde IC-vognsæt. Her viser han CKM-vognen frem.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det var 25. gang, at DMJU arrangerede en messe for hele modeljernbanebranchen sidst i oktober - lige fra producenter over forhandlere til brugere, klubber og/eller enkeltpersoner, og som de tidligere år var der pæn tilstrømning - trods den kendsgerning, at arrangementet fandt sted i efterårsferiens slutning. Hele tre haller var fyldt med anlæg, stande og udstillinger, så der var nok at se på - og mange at tale med. Måske kunne forhandlerne godt have været fordelt lidt bedre ud i hallerne, men der vil nok altid være grunde til efterkritik.

Af personlige årsager måtte jeg melde afbud (flytning m.m.), så det blev kun til et kortere besøg om søndagen - men det var dejligt at se de glade gæster og de mange, flotte anlæg, drevet af medlemmer. Og så var der ikke mindst "hovedpersonerne", dem, det hele drejede sig om: modeltogene.

Der var det hele, lige fra små spor Z-anlæg, der kunne have i en reol over superrealistiske spor N-anlæg til klassiske H0-baner, et stort, schweizisk metersporsanlæg (H0m) med bl.a. den berømte Steffenbachbrücke, der bygges op om foråret og fjernes igen om efteråret for ikke mere at blive revet ned af laviner!. Der var spor 0, spor 1 med ægte damp - og så et meget stort anlæg i dets helt egen dimension og verden: Lego-by og baner. Det er faktisk meget



Claus Aaltonen fra Märklin har lige udtrukket vindertegningen, mens Jan-Ole Hansen fra DMJU udråber vinderen.



Et kig ud over en af hallerne med mange anlæg.



Klubben 'Slæbeskoen' havde bl.a. denne meget flotte model af færgeren 'KONG FREDERIK IX' med på udstillingen.



Her ses 'Kongen' fra agterstævnen.



En stor, dansk Mx foran et tysk sidebanetog - ja, hvorfor ikke - på modelbanen er alt tilladt.



MA-lyntog i Lego - alt er åbenbart muligt med klodserne i dag.

fascinerende at se, hvad Lego-klodser i dag kan bruges til - her var MA-lyntog, Øresundstog, gl. Mx-lokomotiv, linie 2-sporvogn og tre meget realistiske byggeforeningshuse (meget lig husene fra Komponistkvarteret ved Svanemøllen, min hjemstavn!) - garneret med tre figurer af Olsen Banden komplet med Chevrolet'en og det grå Salatfad bagved; måske endnu mere imponerende var modellen af den gamle Odense Banegård - der er virkelig sket noget med den klassiske Lego-klods. Dejligt at se!

Det er også tydeligt, at der sker en enorm udvikling på selve måden at fremstille modeltog og detaljer på. Hvor resin indtil for nogle år siden

var det foretrukne materiale for super-modelbyggere, er det i dag laser- og 3D-printteknik. Ole Holm fra Aalborg, der selv kører spor 1, har med sit firma 4D Trains vist vejen frem og har allerede lavet massevis af fine sager til modelbanerne - i flere skalaer. Det er f.eks. gamle vandpumper, vandkraner, bistaer, brandhaner og meget andet. Hans produkter kan købes hos Hobbykæden, Aalborg.

Fine sager

Men der var jo også andet at se på: Finn Lekbo har udviklet flere nye modeller i serien af håndbyggede, danske lokomotiver: Supermodellen må være den

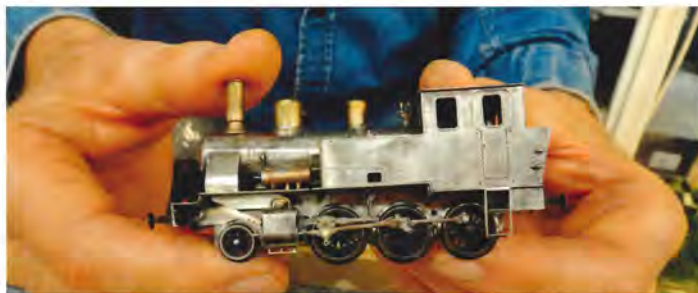
kommende udgave af H-maskinen - der er virkelig tale om en pragtmodel, som hidtil har manglet. Lekbos model bliver nok ikke hvermands eje, for udsalgsprisen er sat til 14.000 kr. Andre nyheder er 'lille P', den meget 'nuttede' og eftertragtede udgave af denne type, der var bygget til baglænskørsel på særdeles spinkle spor. Heldigvis har Jernbanemuseet bevaret ét stk. (P 125). Men ikke nok med det, for der kommer også to varianter af et typisk, mindre privatbane-damplokomotiv type 1'C - HHJ 10-11 og NPMB 4-5. Der kommer også to ældre, træbeklædte lokomotiver, HHJ M 1 og NPMB M 6, så interesserede kan godt begynde at spare op.



En udbrændt B-vogn - sørgeligt, men yderst realistisk. Heldigvis var det blot en ældre Lima-model, der måtte 'stå model' til denne scene.



Byggeforeningshusene vækker mange minder.



Peter Brøndum holder en model af de meget flotte damplokomotiver - dette stammer fra Kolding Sydbaner og endte ved ØSJS.

DWA/hobby trade kunne præsentere en ny landstation, større end Brovad, som blev vist for nogle numre siden, men mindre end Guldager station og dermed passende til en almindelig, mindre stationsby. Forbilledet er Lundum på HBS-banen, men stilen er universel og kan genfindes mange steder. Stationen kommer i gule sten og har separat toiletbygning samt en lukket gård. Modellen var blot et prøveeksemplar, og Karsten Pedersen fortalte, at de gule sten vil være noget lysere på det færdige byggesæt.

I øvrigt forklarede Karsten om mulige problemer ved firmaets nye oplag af D-maskinen: Ved montering af dekoder-lyd skal tenderen adskilles, da der ikke er indbygget højttaler. Her skal anvendes en af de allermindste, da der ikke er meget plads. Det betyder, at der kun er plads til en 21-pins dekoder. Og så kan der ved kørsel på anlæg med tilbagemelding være problemer med tilbagemeldingen i Märklin-systemet. Modellen leveres i øvrigt uden dekoder i DC-systemet, mens AC-modellerne har dekoder til retningsskift.

Jeg fik også forevist Perfect Trains udgave af EB 3204, og ud



Og er det ikke - jo, det er de tre personer fra Olsen Banden og deres Chevrolet. Bygget i Lego-klodser.



Odense Banegård, bygget helt af Lego-klodser - imponerende.



'Den genfundne bro' var der også, her i spor N-model på et meget flot anlæg.

fra det, jeg så og hørte, er der tale om en model ud over det sædvanlige. Jeg har gennemgået EB-modellerne fra Piko, Roco og Märklin, men denne var foran de øvrige på de detaljer og funktioner, jeg kunne se og høre: Detaljeringen var fantastisk, f.eks. var pantograferne de fineste, jeg har set, og alle - alle - håndbøjler var fritstående. Dørhåndtagene var endda klappet op i "kørselsstilling", og alle påtryk var knivskarpe. Modellen har et utal af lyde og udkald, så det er ganske enkelt topmodellen af EB-lokomotiverne.

Der var som nævnt mange flotte anlæg, der var arbejdende stande med klubmedlemmer, der viste og fortalte om hobbyen, og overalt kunne man spørge og forhøre sig og få gode råd og fif - og mon ikke det vil komme klubberne til gode med nye medlemmer? Det må vi håbe for vor fælles hobby.

Tiden gik alt for hurtigt, pludselig var det tid til opbrud og lukning, men jeg tog derfra med en oplevelse af, at hobbyen har det fint, at der virkelig sker noget på alle fronter, og at der er fornyet bevågenhed om hobbyen. Så er det spændende, om en aktuelle verdenskrise får indvirkning på vor fælles glæde?



Scener fra den danske provins - dette spor N-anlæg var noget særligt med lutter håndbyggede huse etc.



Et kig henad hovedgaden på dette ekstraordinære spor N-anlæg.



Finn Lekbos udsøgte samling af eftertragtede, men sjældne modeller - på billedet en nyværdi på langt over 100.000,- kroner...



Perfect Trains udgave af EB-lokomotivet adskiller sig fra konkurrenterne på adskillige punkter og er den flotteste udgave på markedet.



Det populære EA-lokomotiv kommer igen fra A.C.M.E.



Sidedetalje på Perfect Trains EB-maskine.



D 865 fra DWA-hobby trade er en smuk og nærmest uundværlig model på et klassisk, dansk anlæg.



D 865, fotograferet på et tidspunkt i 1950'erne, men ukendt sted og dato. Foto Just Andersen.



SPOR OG BANER

Adresseændring

ny postadresse Spor & Baner
Fåborgvej 2, 5762 Vester Skerninge.
Telefonnummer, e.mail-adresse
og bankdata er ikke ændret.

Beskeden prisstigning

Fra og med nr. 67/Årgang 2023:
Abonnement i Danmark DKK 650,-
Abonnement i EU DKK 750,-
Abonnement i resten af verden DKK 850,-
Enkelthæfte DKK 135,-

Bemærk!

Kontoen i Sparekassen
Kronjylland er lukket.

Kunst i toget, kunst på toget



Tekst og fotos Rasmus Wiuff

IC3-togene blev som de første, danske tog udsmykket med kunst - indvendigt. Både nulevende og afdøde kunstnere har bidraget til udsmykningen. Henrik Puukka-Sørensen har gennem en imponerende indsats dokumenteret alle kunstværkerne. De kan ses på puukka-sorensen.dk. Det er nu mere end 30 år siden, at IC-3 blev indsat i fjerntrafikken, og de mange år har slidt på kunstværkerne. Når togsættene i disse år bliver renoveret, forsvinder kunsten helt, har jeg hørt. Det er synd, man burde bevare lidt af kunstværkerne.

Udvendig kunst på tog er endnu mere sjældent. Det vel nok mest kendte eksempel er Lilian Adlers udsmykning af My 1126, som stadig kører veteran tog rundt i Danmark. I udlandet er mange lokomotiver overmalet med motiver, men her er det mest reklamer udformet som smart design.

En anden og langt mere almindelig, men problematisk udvendig "kunst" på tog er graffiti. Over hele verden er der i mange år blevet malet graffiti på tog. Især bybaner og godsvogne står for skud. Graffiti på tog er hærværk, selvom nogle af udøverne betragter det som kunst. Det er dog en kendsgerning, at flere moderne, succesfulde kunstnere har rod i graffiti-kulturen. Der er to hovedgrupper inden for graffiti: *Pieces* (malerier) og *tags* (personlige signaturer). *Pieces* og egentlig

street art kan være ganske flotte, mens tags kun er grim terriorie-markering – efter min mening.

Man kan i dag købe graffiti til modeljernbanen, f.eks. i form af skyde-billeder (overføringsbilleder). Hvis man vil have en moderne, realistisk bybane, må man have lidt graffiti rundt omkring på mure og tog. Men her er der naturligvis ikke tale om originale værker, kun kopier af andres værker.

For nogle år siden udstillede kunstneren Mix Madsen i Cobra-rummet ved Sophienholm i Lyngby. Mix Madsen laver (lovlige) graffiti-værker på bestilling, men maler også selv på lærreder og andre genstande med henblik på salg. Et af kunstværkerne måtte jeg købe, det var Märklins klassiske metal sovevogn, som havde fået en original flot *piece* over hele den ene vognside: *Get away!*

Øvelse gør mester, og det er jo tydeligt, at Mix Madsen er en dygtig kunstner. Han sælger godt, især til unge. Men da man jo ikke må male graffiti på rigtige togvogne, så tænkte jeg, at jeg kunne øve mig lidt på nogle af mine egne gamle modeljernbanevogne. Men et flot *piece* kunne jeg godt opgive, hvad skulle jeg så finde på? Hm, mon ikke et smart *tags* for Spor og Baner kunne resultere i en publicering i et stort, seriøst fagblad? Så hvis du læser denne artikel og ser et foto af en Märklin-skydevægsvogn, så er det tegn på, at den gamle redaktør er blød om hjertet!



Vinteren på Svendborg-banen kunne være hård. Her ses ukendt MR-tog samt MZ 1411 med dagens godstog den 19. marts 2001. Foto Flemming Søeborg

VINTERSTEMNING

Samling i 1970'erne



Et udvalg af Märklins støbte godsvogne fra 1950'erne, hvor mange af dem stadig havde bremsehuse.



Märklins støbte godsvogne fra begyndelsen af 1950'erne. Bemærk hvor mange af dem, der har bremsehuse.

Tekst og fotos Olaf Hermansen

Som jeg har berettet i tidligere december-numre af Spor & baner, havde jeg nu et fint Märklin-anlæg (2,5 x 7 meter) i mine forældres kælder, som jeg stadig havde meget glæde af. Det kunne blot ikke fortsætte, da jeg var fyldt 20 og ville ud at opleve verden og flytte hjemmefra. Det begyndte med et år i Flyvevåbnet, hvor jeg fik et par modeltogs-interessererede kammerater fra Fyn og Jylland, der tit besøgte mig og anlægget. Da den ene var til to-skinne og den anden til tre-skinne, havde vi mange gode samtaler. Efter det år fjernede jeg anlægget, pakke- de min lille bil og kørte til London, hvor jeg boede det næste års tid. Arbejde var let at få, men lønnen var lav. Der var dog råd til, at jeg i weekenderne kørte rundt i landet og besøgte mange af de herlige veteranjernbaner, Storbritannien har så mange af. De moderne tog fik ikke min interesse, det var det ældre historiske, så som stationsbygninger og broer, jeg så mest på. Jeg fik en god kammerat, Derek, som jeg stadig ser. Han var ansat hos British Railways. Derek tog mig med rundt til mange interessante jernbanesteder, bl.a. med på en personaletur til Edinburgh og til hans venner, der naturligvis alle havde jernbaneinteresse. Også modeljernbaneudstillinger og museer, bl.a. det imponerende Pendon Model Museum, fik jeg naturligvis også besøgt. Da julen nærmede sig, valgte jeg at køre til Harwich og sejle hjem til Danmark og til gengæld holde mange ferier derovre i de følgende årtier, indtil D.F.D.S. desværre indstillede Esbjerg-Harwich



Märklin fra 1950'erne SBB, DB E 18, det grønne franske med 'ko-øjerne' og det nyere, svenske Da-lokomotiv.



Nogle af mine Märklin-favorit-godsvogne fra 1950-60'erne.



1960'er lokomotiver. Jeg synes bedst om farverne på den belgiske 'Mx'. Den brune italiener brød jeg mig ikke om i min barndom, men den har siden været blandt mine favoritter.



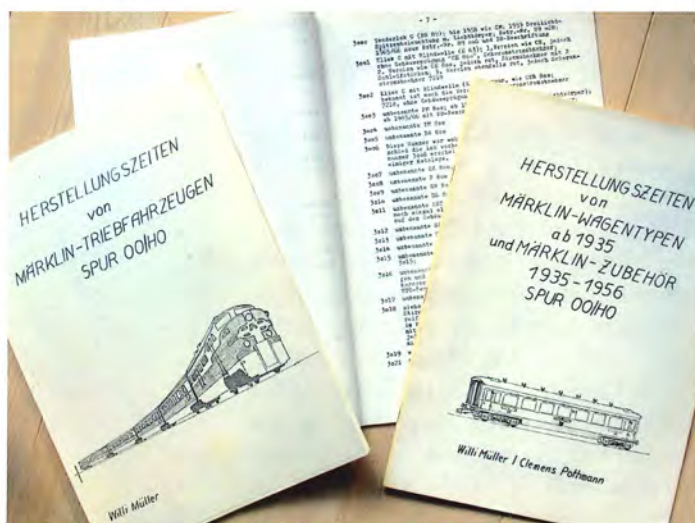
Märklins skønne 'skørtevogne' fra 1950'erne samt bagest et par af de to-akslede 'Donnerbüchsen'.



Märklins britiske Warship-diesel fra 1967 foran et par Hornby Duplo metalvogne.

overfarten. Jeg har også kørt til Calais og sejlet over og nydt synet af Dovers hvide klipper, men er man først dernede, ligger Normandiet og resten af Frankrig jo for ens fødder, og der er også meget at se.

Hjemme igen i 1975 fik jeg fat i en lille lejlighed i et ældre byggeri på Frederiksberg. Der var en meget lang og bred vindueskarm, hvor der kunne ligge tre spor. To ad dem kunne svinge 90 grader over på en 2,50 m lang reol. Det var det. Her kunne jeg have en del lokomotiver udstillet og rangere lidt. Så skete der det, at jeg opdagede to brugtogs-forretninger i nærheden. Tænk, kun med det gamle tog og intet nyt. Dengang vidste jeg ikke, hvad Märklin havde fremstillet før 1952 (mit ældste katalog), eller hvad det gamle tog kostede, og forretningerne havde heller ikke det store kendskab til det. Der var ingen priskataloger, så jeg købte det, jeg gerne ville have, hvis prisen var rimelig. Årene efter ændrede det sig. Min skolekammerat Karsten, der var den eneste fra min ungdom, der stadig interesserede sig for modeltog, var blevet boghandler og han fulgte med i bogudgivelser om de gamle tog. Han skaffede et fotokopieret hæfte i A4 fra 1977 udgivet af Willi Müller i Wuppertal, der på 18 sider (!) beskrev Märklins lokomotiver i 00/H0. Uden foto og priser. Året efter kom en ny udgave nu på 24 sider, og samme år kom et hæfte over deres vogne og tilbehør på 50 sider, så nu vidste jeg da lidt om, hvad de havde fremstillet, men det blev bedre endnu. Samme år, i oktober 1978, udkom det første Koll's Preiskatalog i A5 på hele 84 sider! stadig uden foto, men nu med priser. Endnu bedre blev det i foråret 1979. Her udkom det første Brassen katalog over Märklin 00/H0 med sort/hvide foto af det meste. 156 sider i format 20 x 20. I 1981 udkom Walter's Sammler Katalog i A5 med farvefotos på 270 sider.



Willi Müllers første hæfte fra 1977 om det ældre Märklin 00-H0.



Det første Koll-katalog fra 1978 samt Brassen- og Walter-katalogerne.



Nogle af de charmerende, britiske godsvogne.



Solidt metallokomotiv uden overflødig 'pynt' fra fabrikatet Wrenn.

I de følgende år er det Koll, der er fortsat med sit katalog, og alle har siden 1978 kunnet slå op og se hvad det gamle tog cirka var værd, ligesom med frimærker, dog afhængig af stand og hvis der er en køber til det. Selv benytter jeg mest kataloget til at se hvilke varianter, der er fremstillet, og ikke som et priskatalog. I de år besøgte jeg af og til de store tyske markeder for brugt modeltog, og her har jeg haft fornøjelsen af at tale med Joachim Koll og Willi Walter om det gamle Märklin.

Jeg har altid været glad for Märklins overledningslokomotiver, især de fire-akslede modeller E 44, SBB og de to "ko-øjer" samt de to E 18 og svenskeren (Da-lokomotivet). De var anderledes. Af personvogne var det de såkaldte skørtevogne i de mange udgaver og så de støbte godsvogne, der var mine favoritter. Sidstnævnte var godt nok svære at finde i pæn stand, så det blev 4600-serien, jeg senere valgte. Det her nævnte var stort set også det eneste af det ældre materiel, jeg fik anskaffet. Jeg var nu gået et tiår tilbage i materiel



ÖBB-materiel fra Liliput samt en tysk diesel fra Bemo. Denne kørte på St.LB i Østrig.

fra mit 1960 "danske anlæg" til en mindre 1950'er Märklin-samling, men uden et større anlæg.

To-skinne

Jeg var langsomt kommet til at købe britisk to-skinne materiel efter besøgene derovre, hvor modeltog dengang ikke kostede noget videre, og også kunne købes i kioskerne på veteranjernbanerne, så min samling voksede langsomt. Det var mest materiel fra årene efter sammenlægningen af de fire store jernbanselskaber i 1948, jeg samlede på. Det varede flere år, før alt materiel var ommålet og litereret til British Railways, så man kunne køre med det hele i den periode.

Smalspor H0e

I 1960'erne havde jeg købt lidt Egger-Bahn, men det blev siden til mere smalspor, for de år hvor ferien ikke gik til Storbritannien, kørte vi til alpelandene, og her var det de østrigske 760 mm smalsporsbaner, der fangede min interesse. Især ÖBB-statsbanemateriellet, der i H0e blev produceret af Liliput og sidenhen af Roco, der blev min favorit.

Se det hele var jo ikke så godt, for jeg var begyndt at samle alt for meget forskelligt. I Märklin var jeg nu også begyndt at samle lidt igen på det 1960'er materiel, jeg synes om. bl.a. deres britiske Warship-diesellokomotiv, som de godt nok ikke fremstillede vogne til, men hvor jeg benyttede de ældre Hornby Dublo metalvogne, men jeg spredte mig alt for meget. Smalspor H0e, to-skinne britisk tog, ældre 1950 Märklin og 1960-70 Märklin. Det ville være tre anlæg, som jeg endnu ikke havde plads til. Begrænsningens kunst har jeg aldrig været god til. Jeg vil slutte 1970'erne med et lille smugskriveri ind i foråret 1980, hvor jeg måske kan give nogen et råd. Jeg var flyttet i rækkehus og fået et 12½ m² værelse på første sal, som jeg desværre med det samme gik i gang med at indrette med modeltog, uden at tænke på det blomstrede tapet og manglende væg-til-væg gulvtæppe. Der gik otte år før jeg, efter en skilsmisse, ryddede værelset totalt, tapetserede og lagde et ensfarvet lyst gulvtæppe, hvilket var nødvendigt, da værelset var over en kølig entré, så der var fodkoldt. Så inden man går i gang: Gør værelset helt i stand og lav det lækkert.

Såfremt der ikke er alt for mange, der beklager sig til redaktøren over mit skriveri, bliver det om 1980'erne næste år.



Et par skønne skinnebusser, som Great Western anskaffede i 1930'erne.



Airfix-lokomotivet i midten holder omgivet af et par tunge metallokomotiver.

Årets julegaveønske?
**OLSEN BANDENS
CHEVROLET
BEL AIR**



PR STK.
290,-
Ekskl. forsendelse



FRISPORET

www.frisporet.dk - frisporet@frisporet.dk
Fåborgvej 2 - 5762 Vester Skerninge - Tlf. 26 15 25 50

Kunstens stilhed ved jernbanen



Godfred Christensen Banelinjen ved Munkebjerg. 1890. (Foto Keld Jensen - Vejle Kunstmuseum).

Tekst og fotos Vigand Rasmussen

En sommerdag for mange år siden stod jeg ved jernbanen sønden for Daugaard, så langt væk fra alting, at kun naturens lyde kunne høres. Lærken sang højt oppe, bierne summede i de vilde blomster, og vinden hvislede i buskene langs banen. Pludselig begyndte skinnerne at synge ganske sagte. Sangen tog til, og så kunne man i det fjerne høre dampslagene fra toget, der asede op ad bakken nede fra Vejle Fjord. Larmen og toget kom nærmere, og kort tid efter kørte det forbi under megen lyd fra lokomotiv og vogne. Men så forsvandt det lige så stille ad Daugaard til, og roen sænkede sig igen over området. Stilheden efter sådan en kort, voldsom larm er ganske speciel, og det er lige præcis den følelse, som maleren Godfred Christensen har formået at genskabe i sit maleri *'Paa Banestrækningen ved den sydlige Side af Vejlefjord.'* fra 1891.

I sit tobinds værk om Godfred Christensen skriver billedhuggeren og forfatteren Rikard Magnussen om dette maleri:

"Sporene for Jernbanen, denne trafikale Nyvinding, som dengang endnu ikke var ældre, end at Triumfen over denne Frembringelse af den menneskelige Snilde stadig var mærkbar i Sindet, laa der i Solheden og mindede om Nutidens Fremskridt og den moderne Tids Overvindelse af saa mange, tidligere hæmmende Vanskeligheder. Dristigt pilede Toget forbi og hen langs de stejle Højder. Jo, det var godt at vide, at

man hurtigt og let kunde fare med den prustende Jernhest, hvis man pludselig fik brug derfor; men var man herovre for at male og for at leve sig sammen med Naturen, saa var der ikke noget Sted, hvor man følte sig saa velsignet alene, som ved saadan en Banelinie, naar Toget var futtet forbi, og Genlyden fortonede sig, idet Banen førtes ind i Skoven, for siden maaske at tone frem paany, længere borte, naar det atter bar ud over friere Strækninger, indtil Lyden døde hen eller indskrænkedes til en fjern Mindelse om det skærende Dampfløjt. Saa var der dobbelt stille i den solvarme Eftermiddag, og Lærkerne hørtes paany og den sommerlige Summen af Bierne om Grøftkantens Blomster. Læg mærke dertil, det er just saadant et Øjeblik, han har malet."

Godfred Christensen har således malet et følelsesladet øjebliksbillede med en lidt løsere penselføring end det havde været tilfældet, hvis det var P. C. Skovgaard, som havde stået på det sted i 1852. Det gjorde han ikke. Han stod i stedet oppe i bakkerne ved Lille Grundet Hulvej og malede ned over de dramatiske bakker, ned mod byen. De to malerier har det til fælles, at de begge har et motiv fra naturen ved Vejle med en færdselsåre som et centralt element. Men Skovgaards skildring er mere anekdotisk end Christensens med studekøretøjet og de to trætte bønder, der mosler op af bakken og de fine borgerdamer længere nede mod byen. Skovgaards natur er tillige næsten overnaturlig naturlig i al dens pertentlighed, mens Christensen maler mere djærvt uden dog at miste forbindelsen til det naturlige.



Godfred Christensen Paa Banestrækningen ved den sydlige Bred af Vejleffjord. 1891. (Foto Vigand Rasmussen - privateje)

Hvis man foretager en direkte sammenligning af de to malerier, vover jeg den påstand, at Christensens billede er langt bedre malet end Skovgaards, hvilket naturligvis skyldes den udvikling, som malerkunsten havde gennemløbet fra 1852 til 1890'erne. Ikke at man var blevet bedre til håndværket, men især at man via impressionismen havde fundet frem til en anden og friskere udtryksform i maleriet end den helt ned i detaljens strenge naturalisme, som visse af guldaldermalerne brugte. Da Skovgaard & Co. jo malede, før de franske impressionister omkalfatrede billedkunsten, skal guldaldermalerne naturligvis ikke skoses for at male som de gjorde, de var jo børn af deres tid. Problemet lå i den anden ende, hvor malere som Godfred Christensen – deres kvaliteter ufortalt – ufortjent blev mast mellem guldalderen og det moderne maleri, der i Danmark viste sig hos visse Skagensmalere, især Anna Ancher. Og da den nye tid brød frem i begyndelsen af 1900-tallet med ekspressionismen og kubismen, gik det galt for sennaturalister som Godfred Christensen (selv om Marianne Marcussen i Weilbachs Kunstnerleksikon gjorde ham til bindeled mellem det 19. og det 20. århundrede i dansk billedkunst), så er der stadig stor respekt om Skagensmalerne og deres motivverden. Det samme galt guldaldermalerne bl.a. på grund af deres rolle i Danmarks kulturelle overlevelseskamp i 1800-tallets midte.

Men hvem var denne Polycarpus Godfred Benjamin Christensen, som kom sejlen med fjordbåden til Munkebjerg i 1880, og som siden kom der næsten hver sommer mange år frem?

Han blev født i København, hvor faderen var ansat ved hoffet. Da Godfred nærmede sig konfirmationsalderen, mente faderen, at sønnen skulle i lære som skibsbygger, men det var ikke den vej, Godfred ville. Han viste gode evner udi tegningens kunst og kom derfor i mesterlære hos en af de anerkendte landskabsmalere, F. C. Kiærskou. Den unge mand var lærenem og meget talentfuld, så han blev hurtigt lige så dygtig med farver og pensel som læreren. Og derefter fulgte den

traditionelle uddannelse på Kunstakademiet, men inden da havde han stiftet bekendtskab med Jyllands herlige og stor-slæde natur, da han var på familieferie i Horsens og derfra vandrede op mod Himmelbjerg-egnen. Det dengang mørke Jylland var ved at blive opdaget af kunstnerne og i takt med, at det blev lettere at komme ind i halvøens indre via de nye jernbaner, tog flere og flere derover i perioder. Således også Godfred Christensen, der inden Munkebjergtiden tilbragte flere somre i egnen omkring Ry, hvortil han kom med den nyåbnede jernbane mellem Skanderborg og Silkeborg.

I tiden inden han arriverede til Munkebjerg i 1880 havde han også nået at være på de obligatoriske dannelsesrejser til Tyskland, Italien og Paris, og det sidste sted stiftede han bekendtskab med den nye måde at male på, som impressionisterne havde kastet sig ud i. Nu skulle det være øjeblikbilleder malet med djærve strøg med penslen, ikke længere guldaldermalernes fint slebne billeder, mestendels skabt hjemme i atelieret og ikke ude i naturen.

Selv om Godfred Christensen ikke blev fuldblods impressionist, havde hans landskabsbilleder meget af impressionisternes friskhed over sig.

Og det kom fint frem i de malerier, han skabte, da han opdagede Munkebjerg. Hvordan han fik øje på stedet ved Vejle, ved vi ikke. Men mon ikke han fik øje for det, når han sad i toget på vej til Ry og Himmelbjerget. Og da den lokale iværksætter, Ole Nielsen, så i 1880 byggede sit hotel oppe på bjerget, stod Godfred Christensen der straks. Her var nye motiver at kaste sig over, også fordi han fandt, at Himmelbjerg-egnen var ved at være lidt slidt, og det vrimlede lidt for meget med malerkolleger.

De første ti år kom Christensen jævnligt til Munkebjerg og holdt ferie, men han malede også en række fine landskabsbilleder ud over fjorden og skoven. I 1890 havde Ole Nielsen fået bygget en stor spisesal til hotellet, og der var en del tomme

vægge. Da Godfred Christensen så det, spurgte han Nielsen, om ikke de vægge skulle dekoreres. Hertil svarede den snu Ole Nielsen, at jo da, men det havde han ikke forstand på, men det havde professoren jo. Christensen var i mellemtiden blevet professor på Kunstakademiet. Og Nielsens lokkemad slugte Christensen, da han sagde, at det kunne han da godt gøre. Så Godfred Christensen hyrede hotellets æsel, der normalt blev brugt til at fragte gæsternes bagage op nede fra fjordbådens anløbsbro eller fra den holdeplads på jernbanen, som Ole Nielsen havde fået bragt i stand i 1884. Æslet hed Moses. Det var opkaldt efter en anden berømt bjergvandr, og Moses syntes, det var herligt bare at skulle gå ned til jernbanelinjen med Christensens malergrej på ryggen. Og da de kom ned, fik man fri og kunne gå og græsse på baneskråningen en hel dag, mens professoren malede jernbanen ved vogterhuset. Det resulterede i et stort trefløjet billede, hvor vi ser ledvogtersken viser fri bane til damptoget, der kommer asende inde fra Vejle. Naturen har fået et nøk i ekstra drama, for nok er der bakker og skovklædte skråninger ved Munkebjerg, men ikke så vildt, som Christensen har skildret det.

Billedet blev det første af en række trefløjede værker, som blev udført af Christensens kolleger. Alle billederne er nu i Vejle Kunstmuseums eje.

Godfred Christensen fortsatte med at male billeder fra Munkebjerg og Østjylland, og han erklærede, at han var slave af den østjyske natur, og at han ville male den, til penslen faldt ud af hans hånd. Det gjorde den i 1928, hvor den gamle professor døde næsten ved staffeliet.



Kilder:

- Weilbachs Kunstnerleksikon
- Rikard Magnussen: Landskabsmaleren Godfred Christensen. 1941.
- Vejlebogen 2010.



Maleri af P.C. Skovgaard. Udsigt over Vejle 1852. Vejle Kunstmuseum.



TRYG-toget på vej nordpå ved Daugaard. Landevejsbroen er en af dem, der må lade livet i forbindelse med opsætningen af køreledninger mellem Fredericia og Aarhus. Foto Vigand Rasmussen.



Særtog med E 991 for Tryg fra Odense til Aarhus ved Daugaard den 8. juni 1991. Foto Vigand Rasmussen.

Radio-biler



Et udvalg af radio-biler fra de senere år.

Den burde have været udsendt her i landet.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Ret så uventet fik jeg en mail fra en tysk ven om, at der var udsendt en ny, dansk bilmodel fra Brekina - en blå VW T1 med påskriften "BELLA Radio & TV - Det foretrukne mærke". BELLA? Ja, men det var jo varevognen fra fjernsynsserien "Krøniken", som DR sendte for en del år siden. Fluks bestilte jeg modellen hos ham - og spurgte, hvor han havde den fra.

Det viste sig, at det var en tysk forhandler (uden hjemmeside!), som stod bag modellen - forretningen "Heike's Stoffladen" har gennem årene lavet utallige varianter af Brekinas VW-rugbrød, men hvad eller hvem der lige fik ansporet dem til at få fremstillet "BELLA"-bilen, aner jeg ikke. Og den er blot lavet i 225 nummererede eksemplarer.

Den hæver sig fint i samlingen af danske modeller fra radiobranchen, selvom den er en fiktion. Her ses den ved opstillingen med FONA-, Selandia- og Mikro Radio-bilerne. Fona-bilerne, der også inkluderede en Renault 4, blev i øvrigt bestilt af forretningen Nettog. Dertil kommer f.eks. DR-Unimog og Licens-kontrolbilen (for at fange "sortseere" og "plankeværkslyttere"), som tidligere er lavet. Så mangler vi vel blot nogle vogne fra Fredgaards Radio, Bjørns Radio og selvfølgelig fra de virkelige radio- og fjernsynsfabrikker TO-R, Arena, Eltra, B&O, LL (Linnet & Laursen) og Neutrofon. Modellen er i øvrigt nr. 2.225 i rækken af reklamemodeller på basis af VW T1 fra Brekina, og der er intet, der tyder på, at strømmen af varianter tager af.

Brekina art. nr. 931025 (?) VW T1 "BELLA".
H0-model, epoke III. Pris ca. kr. 200,-.

LEGETØJSMARKED

2023

30-APRIL

3-SEPTEMBER

3-DECEMBER



LEGETØJSMARKED FOR SAMLER AF LEGETØJ FRA FØR ÅR 2000
FREDERIKSBERG HALLERNE. JENS JESSENS VEJ 20 HAL 4A
ÅBENT FRA KL. 11:00 TIL KL. 15:00 ENTRÉ KR. 40,-
BØRN UNDER 14 ÅR GRATIS.
ARRANGØR TOGCENTER GENTOFTE

Billard - ikke kun et spil



Skinnebussen er ikke ret stor, men den kunne alligevel rumme over 30 siddende passagerer + lidt gods.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

For de fleste betyder "billard" vel et spil, man ofte spiller på værtshuse eller i klubber - men for os jernbaneentusiaster betyder Billard mere end det, for Billard er navnet på de små, franske skinnebusser, der i høj grad reddede mange småbaner fra den sikre lukning - i det mindste nogle tiår frem.

Billard-motorvognene blev udviklet af fabrikken *Billard de Tours* i begyndelsen af 1930'erne, hvor mange små jernbanelokationer var hårdt presset af konkurrencen fra landevejen. Skinnebusserne undergik en rask udvikling hen imod denne type, der dels var økonomisk i drift, dels kunne køre hurtigt, dels var komfortabel og dels havde et moderne udseende, men som dog ikke havde mange hestekræfter - blot en enkelt bivogn eller godsvogn kunne medtages.

Hovedparten af Billard-skinnebuserne blev bygget til meterspor, som der var masser af strækninger med i datidens Frankrig, og Billard-skinnebuserne fandtes også i helt smalsporede udgaver samt i normalsporstyper - begge dog kun i ringe antal. Af denne type, der kunne ligne en skildpadde, blev der bygget 32 metersporede vogne, der kunne fås med forskelligt antal hestekræfter. Antallet HK angav også modelnummeret, f.eks. A80 D havde 80 HK og dieselmotor.

Billard-skinnebussen fik en typisk front med ret små ruder på grund af den store køler og den lave højde. Konstrukti-



Billard A 80 D skinnebus N° 313 fra Voies Ferrées du Velay (VFV) i Tence den 20. maj 2011 med omdannet godsvogn. Foto Didier Duforest Wikimedia commons.

onsmæssigt lå motoren i den ene ende og ragede op i førerrummet. Motorboggien havde en akselafstand på cirka 2 m, mens den var ca. 1,3 m på løbebogien. Der var førerrum i begge ender, og der var plads til over 30 siddende passagerer.

REEs model

Hidtil har man kun kunnet få en plastic-overdel fra firmaet Mougél, hvis man var interesseret i disse herlige Billard-skinnebuser - undervognen måtte man så selv finde ud af at fremstille. Det opgav jeg allerede i 1980'erne, så da REE annoncerede, at de ville lave modellen, bestilte jeg én på forventet efterbevilling. Det varede et par år, inden den blev produceret.

Ventetiden var det værd. De vanskelige, buede former er perfekt gengivet, vin-

duerne er glasklare og ligger i plan med vognkassen, påtrykkene er fine, og bogierne korrekte i form og udseende. Der er frit gennemsyn gennem den lille vogn, motoren er indkapslet og kan ikke ses, og sæderne er klare til passagerer.

Modellen leveres køreklar til H0m (12 mm spor). Der er vedlagt aksler til 9 mm spor, og akslerne er uhyre nemme at skifte. Der er tilmed hæftering på én aksel. Trækkraften rækker til en enkelt godsvogn - helt som i virkeligheden.

Der er lysskift for/bag (én LED-pære), der er varmt gult lys indvendigt, og her kommer det utrolige: Når man tager vognen af skinnerne/slukker for strømmen, vedbliver lamperne at lyse - hele 35 sekunder målte jeg - så der er virkelig tale om en buffer, der opsamler strøm-



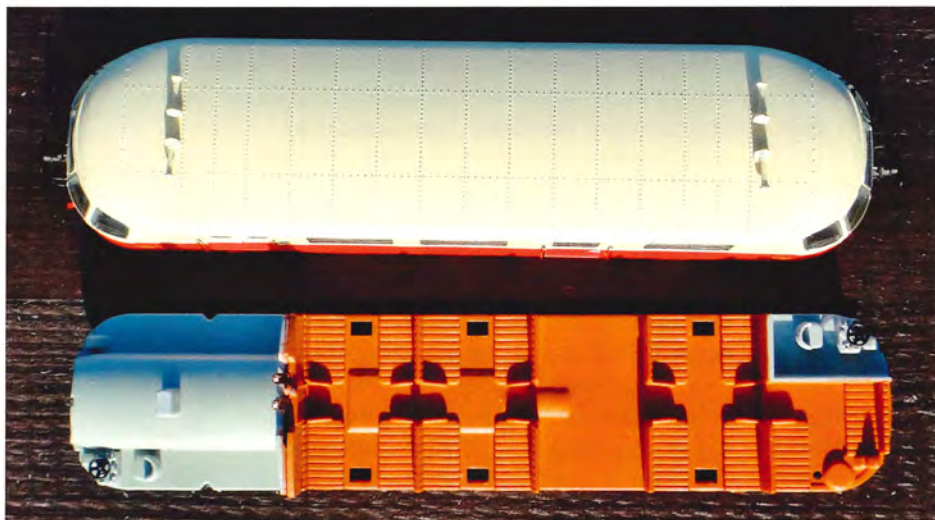
REE har samtidig udsendt en række små godsvogne til smalsporet - her en lukket vogn fra CFD.



Måske nok et umage par, men nogelnlunde sådan kørte de bornholmske skinnebusser også med deres ombyggede bagagevogne.



Drivbogien med udspekuleret strømoftag og hæfteringe.



Overdelen er blot klipset sammen med undervognen, hvor motoren ligger i midten under indretningen og ikke under 'motorhjelmen' til venstre.

men! Jeg har aldrig oplevet noget lignende. Det lille kræ tilbyder ligefrem også med lyd, så modeljernbaneteknologien har sandelig nået nye højder med denne lille sag fra det galliske område. Jeg bestilte også en lille godsvogn, der dog - som det ses af billederne - rager betydeligt op over motorvognen - det ser besynderligt ud, men noget lignende kunne man se på De bornholmske Jernbaner (DBJ). Desværre har godsvognen fastmonterede koblinger, der sidder for højt til at kunne kobles med konventionelt H0e-materiel. Der medfølger et lille hæfte med historiske oplysninger om Billard-skinnebusserne (på fransk).

REE art. nr. VM-007 SNCF Billard autorail A80 D. H0m/H0e, epoke II-VI. Pris ca. kr. 1.500,-.



Den lille Billard-skinnebus har en markant front.



Her er så den motorløse ende med en noget større frontrude.

Stockholms nye sporvejsmuseum



I mange år var disse vogne de dominerende i Stockholmstrafikken. Vogn 92 blev i 1920'erne ombygget fra en af de allerældste vogne. Den var i drift til begyndelsen af 1960'erne. Typen kaldes A1.

Tekst og fotos Lars Olov Karlsson

Den svenske hovedstad Stockholm havde engang et stort sporvejsnet. Den kollektive trafik begyndte allerede i 1827 med hestetrukne omnibusser. Senere fulgte hestetrukne sporvogne, og i 1901 kom de første, elektriske sporvogne. I 1907 kom de første benzinbusser, og i 1941 tilkom endda trolleyvogne. Trafikken blev siden 1918 drevet af det kommunale Stockholms Spårvägar (SS). Allerede tidligt gemte man genstande og køretøjer fra den første tid til et museum.

Tunnelbanen blev åbnet i 1950. Trolleyvognene forsvandt i 1964, og sporvognene i centrum forsvandt ved omlægningen til højretrafik i 1967. Noget tid senere blev Storstockholms Lokaltrafik (SL) dannet, og dette selskab overtog al bustrafik og også kørslen med lokaltogene.

I dag er der trafik på tunnelbanen, tre sporvognslinier og på den smalsporede Roslagsbane. Selvfølgelig er der også mange busser, men også en del mindre både i lokaltrafikken.

Det første sporvejsmuseum (hvor der kun var mindre genstande) blev åbnet i 1944 på førstesalen på remisen på Norrstationen. I 1963 blev der åbnet et nyt museum på Odenplans tunnelbanestation, og i 1990 blev museet flyttet endnu engang, nu til den gamle bus- og sporvognshal på Söder. Men for nogle år siden bestemte man sig for at rive den gamle hal ned og bygge boliger på grunden. Museet blev så flyttet til en bygning på det gamle gasværksområde i Värtan. Dette museum blev åbnet i foråret 2022.

Den gamle værkstedsbygning fra gasværkstiden måtte tilpasses, blandt måtte man lave nye døråbninger og flere forskellige etager. Man havde gennem årene samlet over 70 forskellige køretøjer, alt fra hestevogne til tunnelbane- og lokaltogsvogne.



Det nye museum har, ligesom det gamle, meget for børnene. Her ses tunnelbanetoget på 184 mm sporvidde. Toget radiostyres af føreren, som går ved siden af toget.



Den første elektrificering skete på Södra Bolagets linier, som startede ved Slussen. Södra Bolaget havde tidligere haft blandt andet dampsporvogne, som nu forsvandt.



Udsigt over den store hal med blandt andet en af de populære Mustangers, den sidste generation i den "første" sporvognsepoke. De blev blandt andet bygget på General Motors' bilfabrik, som havde kapacitet under Anden Verdenskrig.



Museet har udstillet flere fine modeller, for at synsskadede skal kunne fornemme, hvordan en vogn ser ud. Modellen på billedet viser en af de første motorvogne på Djurholmsbanen, som blev elektrificeret i 1895.



Tunnelbanen fik ved åbningen et antal vogne kaldt C1, C2 og C3. De var ens, men havde forskellig indretning. Vogne af denne type blev anvendt indtil vor tid. I begyndelsen var tunnelbanevognene grønne. De senere vogntyper er blå eller hvide.

Vejerbod fra Kolding Havn fra hobby trade



Tekst og fotos Peter Windfeld

Inderst på Kolding Havn står et lille bindingsværkshus i ensom majestæt.

Nærmeste nabo er pakhusene ud mod havnefronten, de kaldes vist i dag for bornholmer-pakhusene i forbindelse med fragtskibsruten Kolding-Bornholm i årene omkring årtusindskiftet.

Men i min barndom i halvtredserne og tresserne hed det slet og ret D.F.D.S. efter rederiets person- og godsroute Kolding-Fredericia-København v.v.

Rutens skib M/S "Fredericia" lagde til ved kajen her allerinderst i havnen med stævnen pegende mod vest – ved afgang blev et tov fastgjort på den nordlige kaj, og skibet blev trukket rundt. Vildt spændende for os drenge! Nå, men til bindingsværkshuset.

Det er den gamle vejerbod. Bodan blev taget i brug 1900 (nogle kilder nævner 1901) og var velplaceret med fri tilkørsel til vognvægtene – én på hver side.

Lastbiler med forskellige typer last – korn og foderstoffer, kul, koks m.m. – blev her vejret i forbindelse med den videre afregning. Der var ofte travlhed med biler i kø. Det problem voksede med årene.

På et tidspunkt blev det nødvendigt at udbygge den ene vægt, så den kunne rumme de større og større lastbiler. Men med de øgede mængder gods og deraf travlhed og lange køer fandt man bodens placering uhensigtsmæssig, og den er nu afløst af en ny vejerbod længere mod øst i Sdr. Havnegade.

Hobby Trade har lavet et ganske udmærket byggesæt i lasercut-teknik. Delene er uhyre præcise, og det er en fornøjelse at arbejde med. Modellen er som den oprindelige vejerbod, som det ses på det gamle sort-hvide foto (huset er senere blevet forlænget i den vestlige ende).

Byggevejledningen er med gode illustrationer. Den sparsomme tekst er på tysk, som formentlig ikke vil volde vanskeligheder. Der er – i mit sæt – nogle forkerte nummereringer, som dog klares via illustrationerne.



Vejerboden på havnen i Kolding under renovering.
Foto Henri Rix.

Fremgangsmåden er den velkendte med en inderskal, hvorpå selve det ydre monteres.

Inderkernen er af stabil polyplate, hvorimod det ydre er fremstillet i tynde MDF-plader, og der er indsat papirmateriale i sættet.

De to lange inderkerner skal vende med vinduerne overfor hinanden, og enden med dør skal matche med trappetrinet. Den indre, midterste tværvæg skal monteres efter de ydre er på plads, og tværvæggen ved døren skal først indsættes, efter at dørkarm og dør er monteret.

Dernæst skal bindingsværket limes på – først de to langsider. Så følger monteringen af selve murstensfagene. Et noget tidkrævende men også hyggeligt arbejde, sådan som vores hobby vel er!

Hvis man skærer alle delene ud på en gang, står man overfor et kæmpe puslespil! Derfor: skær kun ét fag ud ad gangen, og monter det. Pasnøjagtigheden er fantastisk, så det anbefales at fjerne selv de mindste grater.



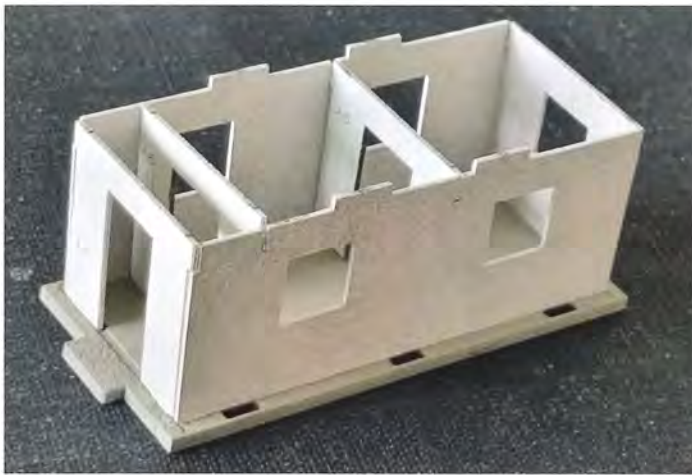
Diverse dele til bygningen ligger klar.



Delene til hobby trades byggesæt.

Bemærk, at i cuttene ligger fagene i den rækkefølge, de skal sidde – en fin hjælp.

Det er i øvrigt interessant, at monteringen af bindingsværk og murstensfag følger selve måden, huset er bygget på – se foto fra renoveringen.



Så er væggene samlet, og resten af bygningen kan konstrueres.

Nu er turen kommet til vinduerne.

Først indsættes rammerne (nr. B5 er tyndere end de andre). Dernæst selve vinduerne som bagpå monteres med "glas".

Glasset består af gennemsigtig selvklæbende plastic, som skæres i passende størrelser. En smart detalje, men på mit sæt – måske noget ældre – var klæbeeffekten gået fløjten, så de måtte limes på. Da klæbestederne, både på rammer og vinduer, er ganske smalle, skal der passe gevaldigt på med ikke at få for meget lim på.

Så til taget. Det består af grundpladen (C-2 på byggevejledningen, men A-6 trykt på selve pladen) samt skorstenen og dens yderbeklædning og seks dele til støtte for tegltaget, der består af fire dele samt overliggere. Her er det vigtigt, at de to store tegltagsdele files skrå i anslaget mod skorstenen; ellers er der her en grim spalte, samt at pladerne ikke mødes ordentligt helt foroven.

Hele tagkonstruktionen kan med fordel bygges separat og senere placeres i de seks styreriller, hvor det sidder meget præcist.

Ved at placere taget løst kan der senere suppleres indvendig med f.eks. skrivebord, stol eller fremstilling af vægte. Måske lidt lys. Fra stumpekassen kom der et par nedløbsrør på.

Huset på sin grundplade og de to vognvægte kan nu placeres i underlaget. Delene kan limes på, men da jeg frygter, at limen ville kunne ses – og da bodens placering med Kibri-plader (se senere) – endnu ikke er fastlagt, er delene foreløbig fæstnet med tape på undersiden. Det virker måske udmærket.

Nu har vi et fint lille hus passende til alle epoker – enten som vejerbod, som den var, eller som den er nu: en bygning til andre anvendelser f.eks. kiosk, kaffehus eller lignende. Og den kan nemt placeres andre steder end i havneområder.

Pladsen rundt om kan udvides med f.eks. Kibri-brøstensplader nr. 34124, hvis tykkelse og udseende passer udmærket med sættets plader evt. med lidt Vallejo wash.

Sættet har nogle år på bagen, men efter rundspørge er det at finde hos en del forhandlere, f.eks. hos Felderbanen i – Kolding!

Kolding Vejerbod hobby trade nr. HMB 87131. H0-model, epåoke II-VI. Pris ca. 265,-



Bindingsværket er monteret.



Omhyggelig montering af tavlene - en fin pincet er nødvendig.



Beklædningen af væggene er færdig.



Så er vejerboden færdig og klar til indbygning på anlægget.



Ligheden med forbilledet er slående. Kolding Stadsarkiv.

Nye modeller

Havari i marken

NOCH har udsendt et morsomt lille sæt med en strejkende Fahr-traktor, hvor en landmand bakser med styretøjet, mens en purk sidder på førersædet og afventer, at de kan komme videre med arbejdet. Det lille sæt er fuldt ud dekoreret og klart til brug, figurerne kan man anbringe, hvor de passer bedst ind i billedet. Traktoren er lidt grov i støbningerne og lemfældigt bemalet, men da den nok skal forestille at være gået i stå midt i markarbejdet, behøver den ikke at stå lige i forgrunden. I hvert fald et fint, lille indslag blandt modellerne.

NOCH art. nr. 16756. Traktor med personer. H0-model.

Pris ca. kr. 110,-.



Fahr-traktoren gør knuder midt i høstarbejdet.

Mandskab til maskinen

Der er muligvis ikke tale om direkte nyheder, men da det er svært at følge med i udsendelsen af Preisers figurer - der meget ofte har lange leveringstider - vil jeg blot vise to af de fine sæt med lokomotivpersonale. Det ene er ret almindeligt og består faktisk kun af tre gange to lokomotivfolk, men bemalet forskelligt: en fyrbøder med sin skovl og en lokomotivfører med armen lænet op ad sideruden og hånden på en regulator eller lignende.

Det andet sæt er mere interessant, idet det forestiller fransk personale til damplokomotiver. Her er hver enkelt figur individuelt gestaltet, og her er der også tale om tre fyrbødere med skovle og tre lokomotivførere - men som sagt i forskellige positioner.

Detaljeringen er pragtfuld - fransk lokomotivpersonale brugte ofte beskyttelsesbriller, og de er med på flere af modellerne. Dertil kommer, at figurernes forskellige ansigtsudtryk og attituder er intet mindre end fremragende - nyd f.eks. fyrbøderen med det karakteristiske "cykelsturs"-overskæg eller det selvtilfredse udtryk på en anden af figurerne. Kleinkunst i ordets bedste betydning!

Bemalingen i matte farver er superb, det eneste, der måske mangler enkelte steder er sølv- eller gulfarvede knapper (vel afhængigt af rangen?).

Preiser art. nr. 14014 Lokomotivpersonale; pris ca. kr. 80,-;

art. nr. 10788 Fransk lokomotivpersonale; pris ca. kr. 120,-



'Standard-sættet' med tre gange to ens figurer, dog med forskelle i bemalingen.



Det franske lokomotivpersonale - flotte herrer til maskinen.



Den glemte ruin



NOCH har fanget et godt tema med deres mini-dioramaer, og blandt de seneste nyheder er den tilvoksede ruin. Det er et lille stenhus af granitkvadere, der er godt forfaldent. Bygningen er en del af den lille plade af hårdt skum, der udgør dioramaet. Dertil kommer en udrangeret traktor og et flot, håndlavet lindetræ.

Modelbyggeren skal så selv sørge for det videre fornødne - løv, vegetation, patinerung, evt. figurer osv. og - vigtigst af alt - at få indbygget dioramaet på anlægget. Idéen er udmærket, og specielt til denne art bygninger er det hårde skum med de grove strukturer velegnet. Træet er en juvel i sig selv, og dioramaet fortjener en plads i forgrunden.

NOCH art. nr. 60761 Ruin m. traktor og træ. H0-model, epoke III-VI. Pris ca. kr. 300,-.



Det nye lille diorama fra NOCH med traktor og håndlavet træ - så skal der males, patineres og dekoreres med løv.

Skt. Christophorus

Det hører til sjældenhederne, at helgener optræder i bladets spalter, men her gør jeg en undtagelse, da Preiser har udsendt en figur af helgenen Skt. Christophorus, der holder et barn på sine skuldre. Christophorus - eller Kristoffer, som vi kalder ham - skildres normalt som en kæmpe, der engang bar Kristus over en flod og var ved at segne under anstrengelserne, idet han dermed bar al verdens synder på sine skuldre.

Skt. Kristoffer er en katolsk martyr og skytshelgen for de rejsende og vejfarende, så på sin vis passer han jo godt ind i bladet. Han menes at have levet i det tredje århundrede i Lykien i Tyrkiet og fejres den 25. juli. Der findes utallige relieffer, statuer, billeder og afbildninger af ham.

Preisers udgave er fint modelleret og ligner en godt vejrbidt statue. Når valget faldt på figuren af ham, skyldtes det, at jeg savnede en historisk figur til at anbringe på et byhus - sådan som man ofte gjorde før i tiden.

Den lille dreng ser efter min mening noget ældre ud, men det er også en svær kunst at lave vellignende figurer i skala 1:87. Og hvem ved, hvordan de to egentlig så ud?

Preisers udgave af Skt. Kristoffer -. en lidt martialske udseende figur.



Skt. Kristoffer, som han er afbildet på Westminster Katedralens alter fra ca. 1250 (ukendt kunstner). Kilde yogawiki

Preiser art. nr. 29102 Skt. Christophorus. Figur 1:87. Epoke I-VI. Pris ca. kr. 30,-.

Et smukt broarbejde



I 1980 var vegetationen vokset godt op rundt om broen og dæmningen over Lindenberg Å. Her passerer et tog med Mx og Mx broen i 1980. Foto Asger Christiansen.

Et tilbageblik:

Randers-Ålborg: Efter at dobbeltsporet på delstrækningen Svendstrup-Ården er taget i brug i 1952-53, resterer nu kun strækningen Skørping-Støvring. Det nye spor mellem disse stationer lægges, som det fremgår af billedet, helt i egen tracé. De fornødne jordarbejder er udført, medens en 66 m lang jernbanebro over Lindenberg Å er under udførelse. (Jernbanens Hvem-Hvad-Hvor 1959)

I Jernbanebladet nr. 7/1956 følger denne beskrivelse af arbejdet med at bygge den store bro over det lille vandløb. Artiklen indledes med et læserbrev fra en undrende passager, der blandt andet skriver:

Det har glædet mig, der hyppigt rejser med tog til Ålborg, at se den nye bro, som fører det nu færdige 2. spor over Lindenberg Å mellem Skørping og Støvring. Den er virkelig smuk og tager sig godt ud i det bakkede skovlandskab. Men det undrer mig, at man i vor valutasvage tid har kunnet stramme sig op til at bygge en så gigantisk bro for at føre et jernbanespor over et så ubetydeligt vandløb (...). Det kunne også interessere mig at vide, hvor-

for man ikke der, som så mange andre steder, har nøjedes med at bygge broen i en højde, der var passende af hensyn til vandføringen og så lagt den høje dæmning over broen? (...) Smuk er den unægtelig, med en højde, der ville tillade søgænde skibe at passere under den, hvis der var vand nok. Men der er jo aldrig mere vand i åen, selv ikke i regnperioder og ved snesmeltning, end at et stort kloakrør kunne befordre det.

E.H., rejsende

Svaret fra bladet lød:

Dæmningen forsvandt tre gange

En medvirkende årsag til, at sidste etape af dobbeltsporet mellem Skørping og Støvring først har kunnet tages i brug nu [i 1956, red. anm.], skyldes bygningen af den nye bro over Lindenberg Å. Selve åen er i sig selv et beskedent vandløb, men engene, som den løber igennem, synes næsten bundløse, og den gamle bro for enkeltsporet har i årenes løb voldt teknikerne mange problemer. Man besluttede derfor at skille de to spor ad og føre det nye ad en mere direkte linie nærmere Buderupholm og hovedvej A



Baneforløbet vd Lindenberg Å. Tegning af Ib Withén, Hvem-Hvad-Hvor 1955.



Toget oppe i træerne. Et rødt IC-tog passerer broen over Lindemborg Å i 1982. Foto Hans Peter Christensen.

10. Allerede før krigen begyndte man at bygge dæmningen over engene, og det var derfor tanken at slutte de to dæmninger sammen med en højbro over åen.

Tre gange forsvandt dæmningen i den bløde engbund, og først ved fjerde forsøg, der var færdigt for ca. ti år siden, havde man indtryk af, at dæmningen havde bidt sig fast - men man turde ikke stole på den. Teknikerne kunne intet love, og man besluttede derfor at lade dæmningen ligge en årrække for at se, om den holdt.

Nu ti år senere har man vished for, at den bliver der, og arbejdet på bygningen af broen over åen blev for to år siden [i 1954, red. anm.] udbudt i licitation, og det store århusianske firma Jespersen & Søn fik opgaven overdraget.

Broen større end et af Lillebæltsbroens landfag

Det var en vanskelig opgave. Den nye jernbanebro skulle være 66 meter lang med et frit spænd på 24 meter og med 15 meters højde. Det svarer til en brobue noget længere, men knapt så høj som Lillebæltsbroens landfag, og broen over

Lindemborg Å har været Statsbanernes største broprojekt i en årrække.

Man turde stadig ikke forlade sig på engens bund, og derfor er broen bygget på pæle. Man støbte 20 meter lange pæle af jernbeton - hver af dem vejede fire tons - og de blev rammet ned under broens fundament. De nåede ikke bunden i engens bløde dynd - men de har så stor en gnidningsmodstand, at de nok skal holde fundamentet på plads.

Brobygningsarbejdet blev generet en hel del af de sidste to års usædvanlige klima. Perioder med overvældende regn har standset arbejdet, stærk frost har lagt andre hindringer i vejen, og endelig forårsagede strejken [generalstrejken i 1956, red. anm.] en standsning. Arbejdet er derved blevet sinket, og det kneb med at blive færdig til sommerkøreplanens ikrafttræden, men det lykkedes.

Det er et fint stykke ingeniørarbejde, som både den projekterende, afdelingsingeniør Chr. Knudsen, DSB, og Jespersen & Søn's århus-afdeling har megen ære af.



I 1960'erne var terrænet nedenfor broen endnu ikke vokset til med høje træer, så der var frit udsyn til broen. Her passerer en E-makine stedet. Foto Preben Jørgensen, arkiv Lokomotivet.



Broen over Lindemborg Å under konstruktion. Foto Jernbanebladet 7-1956.

Den genfundne bro



Den genfundne bro, set fra luften – et prægtigt skue.
Foto Asger Christiansen



Kds 54 – et orgie af detaljer



Tekst og fotos Flemming Søeborg

For omkring 50 år siden udsendte Märklin en model af denne type, DB litra Kds 54 – dengang en meget flot og eftertragtet model. Nu har Brawa udsendt en komplet ny model, der sætter nye standarder for detaljeringsgraden af modeller.

Det mest karakteristiske er de to siloer, som Brawa har gengivet med svejesømme, hvilket tidligere modeller vist ikke har haft. Dertil kommer de meget fine og spinkle håndbøjler, rør og håndhjul, som er påsat i rigelig og korrekt mængde, tillige med diverse andre løsdeler overalt på siloerne og undervognen. Pas i øvrigt på, for de små hjørnetrin sidder ikke ret godt fast og skulle nok have været lavet af metal og ikke af plast.

Mange af disse detaljer er separat be-malet, og dertil kommer nogle meget omfattende påtryk i flere farver – selv bremseomstillerne er gengivet på allerfineste måde. Men de flotteste detaljer er de fire røde håndtag, der styrer bundtømningslugerne – de er så fremragende fremstillet, at man får lyst til at stille på dem (hvilket man dog ikke kan).

Også undervognsdetaljerne er komplette. Først ved kigget på disse detaljer opdager man, at hjulskiverne har de bittesmå huller, som nogle jernbanehjul har. Jeg er ikke klar over, hvad meningen med dem er, men det er muligvis noget, ser skal hjælpe med til at afkøle hjulene ved kørsel/opbremsning eller hindre revner i dem?

Brawa har, udover denne 'neutrale', blågrå vogn, udsendt et stort antal varianter, herunder også typen med forstørrede siloer (Kds 56). Og som det fremgår af billedet, har vogntypen også kunnet ses i Danmark, i hvert fald i dens senere litrering som Ucs-vogn.

**Brawa art. nr. 50518 DB
Kds 54-silovogn.
Epoke III, H0-model.
Pris ca. kr. 400,-.**



DB AG Ucs-vogn på Århus G. den 12. marts 2002. Foto Flemming Søeborg.



Kds-vognen fra Brawa - en opvisning i detaljeringens kunst.



Utroligt, men dette er dagens nye standard for H0-modeller - det næste må blive håndtag, der kan bevæges.



Tysk grundighed - vognen skal renses efter brug enten med trykluft eller med håndbørster - Ordnung muss sein.



Undervognsdetaljerne når nye 'højder' på denne vogn - det er bare flot.



Særdeles flotte riffelplader - en vogn med fuldstændigt gennemførte detaljer.

Vandpost fra A.C.M.E.

Af Flemming Søeborg

Indrømmet, dette er så absolut fra afdelingen for petitesseer, men ikke desto mindre en dejlig og vigtig detalje fra A.C.M.E. for dem, der gerne vil genskabe et autentisk storbymiljø - og meget gerne med sporvogne. Støbejerns-vandposter af meget lignende type, dog med et stort 'håndsving', stod rundt omkring i København i årtier - fra cirka 1890'erne til omkring 1980, afhængigt af placeringen. De var oprindeligt produceret af firmaet *Bopp & Reuther* i Mannheim, men der blev også fremstillet typer herhjemme af vandposterne.

De var sølv-bronzerede og stod gerne helt ude ved kantstenen, sådan at det var nemt for kuske at give hestene vand. Nogle steder var der ligefrem en lille drikkekumme af granit til vandet, som det ses på billederne. Disse kummer var finansieret af Foreningen til Dyrenes beskyttelse. Et af billederne stammer fra hyrevognenes holdeplads i Herluf Trolles Gade, tæt ved Sveriges-bådenes anløbsplads i Havnegade. Skabet er et attrap-telefonskab, opstillet så kunderne nemt kunne se, hvor TAXA-bilerne havde kaperrække. Dengang var der ikke telefon eller radio i bilerne, så man prægede ganske enkelt en hyrevogn ved at vinke til chaufføren, pifte højt til en forbikørende vogn eller ringe til centralen (CE 9001 - "Skynd dem nu lidt!", som de utålmodige kunder sagde).

A.C.M.E.s nye model af en støbejerns-vandpost består af selve vandposten og foden, som samtidig er den lille kumme til hestens vand. Delene skal lige limes sammen, hvorefter posten males med sølvfarve og opstilles på fortovet ved et stoppested, en TAXA-kaperrække, en markedsplads eller lignende, centralt sted. Man kunne dog også finde dem andre steder, som det ses på et af billederne, nemlig øjensynligt i en baggård på hjørnet af Tagensvej og Jagtvej på Nørrebro. Ellers stod de mest på de centrale torve og pladser.

I øvrigt har A.C.M.E. også nyligt sendt kloakdæksler, jernlåger, drikkevandsposter og andre småting på markedet.

A.C.M.E. art. nr. 30016 Støbejerns-vandpost. To stk., skala 1:87. Epoke I-VI. Pris ca. 60,-.



Vandpost på hjørnet af Holbergsgade og Cort Adelers Gade den 11. februar 1955. Foto Mogens Falk-Sørensen, Københavns Museum.



Støbejerns-vandposten fra A.C.M.E. er hurtigt samlet. Der er to stk. i en pose.



En lignende vandpost med kumme til hunde og heste ved Taxa-holdepladsen i Herluf Trolles Gade ved Havnegade i 1950'erne. Skabet er en attrap og skal forestille et TAXA-telefonskab. Ukendt fotograf



Vandpost ved Tagensvej-Jagtvej på Nørrebro den 11. juni 1954. Vandposten er stadig intakt, trods saneringen. Bemærk skraldebøtterne til venstre - sådanne uhumske beholdere af zink var i brug op i 1970'erne. Foto Mogens Falk-Sørensen, Københavns Museum.

Rejsen til Ægypten - med tog

En julefortælling

Dagbogsblade af Aage P. Hansen

Denne beretning er blevet til på baggrund af en efterladt rejse-dagbog af Aage P. Hansen (APH), der i 1952 foretog en rejse med tog fra København til Ægypten. APH var 32 år gammel, ugift og prokurist i et vinfirma. Han havde arvet en pæn sum penge af sin afdøde grandonkel Edvard, og nu kunne han tage på den togtrejse, han så længe havde drømt om – men som ikke havde kunnet lade sig gøre på grund af Anden Verdenskrig. Hans drøm var at rejse fra København hele vejen via Paris og Istanbul til Cairo og pyramiderne og videre mod Aswan – i tog. Som dreng havde han læst en artikel i Familie-Journalen i 1929 om rejsen til Ægypten, men den foregik med skib; siden havde han læst i bøger og blade om de nybyggede jernbanestrækninger i "Det hellige Land" (Palæstina), der gjorde det muligt at rejse helt fra Nordeuropa til Afrika i tog, og nu havde han endelig fået mulighed for at komme derned.

Mange af siderne i dagbogen indeholder stof af privat karakter og er derfor udeladt, mens de faktuelle oplysninger – hvor APH har nævnt dem – er kontrolleret og verificeret for så vidt, det har været muligt. De mange spredte oplysninger er redigeret og sat sammen, så de udgør en helhed. Dagbogen har mange 'huller' – det kan skyldes, at APH ikke har oplevet noget, der var værd at nævne, ligesom optegnelser af mere privat karakter er udeladt, og evt. navngivne personer er 'anonymiseret'. Sproget er tilpasset nutidens sprogbrug, og så er det også værd at bemærke, at de politiske forhold var ganske anderledes for 70 år siden, i 1952. Vi giver ordet til APH:

Lørdag den 1. oktober 1952. Afgang fra Kbh. H. med sovevogn kl. 9.35 [plads 9 i vogn 3 i tog E 35, type YT]. Fik plads i en kupé sammen med en handelsrejsende i broderiartikler – han skulle kun til Padborg. Spiste en god, solid frokost på færgen over Storebælt. Den handelsrejsende viste mig efterårets kollektioner af broderier. God, stilfærdig kørsel, men omfattende pas- og toldkontrol i Padborg-Flensborg. Dejligt at være på rejse igen.



Illustration fra 1929 af togturen Cairo-Palæstina. Denne beretning foregår dog med toget den modsatte vej, nemlig fra Danmark via Palæstina til Ægypten. Slg. SoB.



Forsiden af en af bøgerne med sporplaner m.v. fra Nærorienten. Danmarks Jernbanemuseum.



Våbenskjoldet for Wagon Lits, CIWL. Foto SoB.



Forberedelse til rejsen - køreplan, lommebog, pencil og lommeur - noget af det vigtigste udstyr. Foto FS.



Rejsen begynder. Perronsalg til CIWL-vogn på København H ca. 1950. Personerne på billedet er blot 'figuranter' til beretningen. Arkiv Tommy Jørgensen.



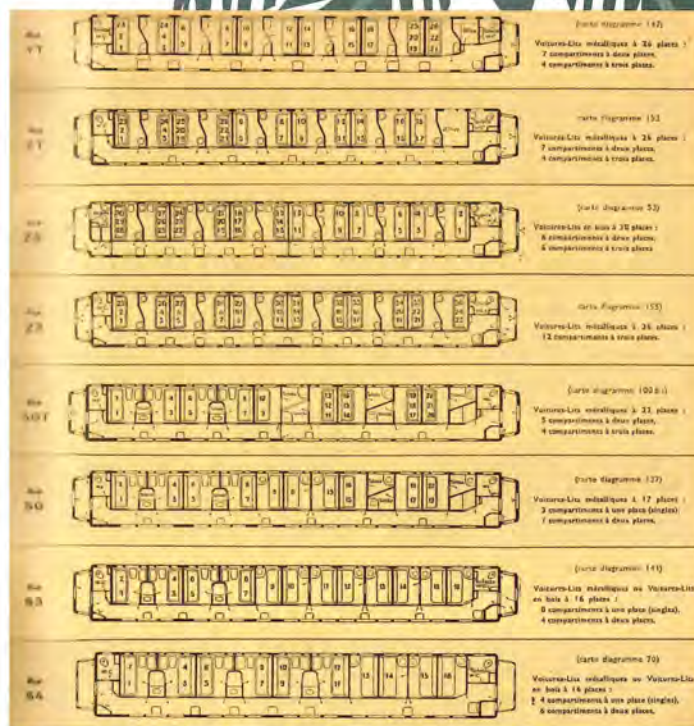
Af sted i CIWL-sovevogn fra København H. Det er dog ikke fortælleren, blot 'tilfældige' rejsende. Modelfoto, Albert Møller Gl. Kongevej 85 E5613. Slg. .

I Hamborg var der stor trængsel på banegården, der endnu bar præg af krigstidens voldsomme bombardementer, og APH fik selskab af et par højtsnakkende tyskere i kupéen. APH gik derfor hen i restaurantvognen for at få middagsmad – og lidt ro til tankerne. Han spekulerede åbenbart meget på en hændelse med S [hans veninde] før sin afrejse – burde han ringe til hende under et af de længere stationsophold, sende et telegram, eller hvad skulle han gøre? Det giver dagbogen ingen svar på, og vi vender tilbage til selve turen. Lykkeligvis nævner han ind imellem, hvad han får at spise eller andre detaljer fra rejsen, men det første, store måltid i toget er ingen større kulinarisk oplevelse for ham – *Eisbein mit Sauerkraut*. Han får skyllet det hele ned med et par ordentlige, tyske øl og et par gode snapse – og vi kan formode, at han et sted mellem Bremen og Osnabrück er stavret hen til sin kupé og er faldet i en dyb, lang nattesøvn. Han vågner lidt forvirret op i Liège kl. 5.05 og konstaterer, at toget er præcist, men dører så hen igen og vågner først op igen, da konduktøren råber Paris, hvorefter APH får travlt med sit morgentoilette og med at pakke sit habengut. I skyndingen glemmer han sin hat, da han stiger ud på Gare du Nord, men han når lige tilbage til toget og råber stop, inden det skal bortrangeres. Han når at redde sin hat i sidste øjeblik. Han går derefter ud foran banegården og prøver på at finde ud af, hvad han skal nu. Det er ikke sådan at stå i en fremmed metropol og skulle klare sig med sit bedste skole-fransk, men – *nu begynder eventyret*, skriver han.

Hans livs rejse

Sagen er klar: Han skal rejse 3.094 km med *Simplon Orient Express* i direkte vogn fra Paris via Balkan til Istanbul. Derfra videre gennem Tyrkiet, Syrien, Libanon og Palæstina til Ægypten og Abu Simpel-templerne. Han vil væk, væk fra S, ud for at se verden. Toget til Istanbul afgår først kl. 20.20 fra Gare de Lyon, så hvad skal han foretage sig? Han vender om og går ind på banegården, hvor han får opmagasineret sin rejsekuffert i bagageopbevaringen – og så begiver han sig ud i byen. Hvad han har foretaget sig her de næste mange timer får vi ikke noget at vide om, men mon ikke han har kørt med metroen, kigget på byen, taget ind på Louvre, gået en etage op i Eiffeltårnet (gratis!), flaneret som en turist på Champs-Élysées og nydt et måltid på en ægte bistro? Kl. 20 er han i hvert fald klar på peronen på Gare de Lyon med sin bagage og venter på, at toget med de blå sovevogne og den enlige restaurantvogn skal dukke op. Det ankommer til perronen, og hurtigt finder han sin vogn i tog 5 [nr. 1, plads 17 i en topersoners kupé, type Z]. Nu ønsker han faktisk blot at komme til at sove.

Hans franske rejsekammerat forsvinder hen i restaurantvognen, så APH falder hurtigt i søvn oven på den strabadserende rejse fra København og vågner tidligt om morgenen dagen efter, hvor toget er kommet til Italien. Han ærgrer sig i dagbogen lidt over, at han ikke fik set noget af Schweiz, men på den anden side var det nat, så der har ikke været meget at se. Og nu må han vente en lille time på at få morgenmad, for der skal først tilkobles en ny restaurantvogn i Milano. Vognen fra i aftes er åbenbart blevet afkoblet i Dijon. APH skynder sig ind i vognen og bestiller *Premier déjeuner* (morgenmad), som koster 300 lire, men det var nu ikke meget, man blev mæt af, tyndt, hvidt toastbrød, lidt ost og marmelade, et koldt, hårdkogt æg, men en god, italiensk kaffe, tilføjer han i sin dagbog. Personalet er dog høfligt og forekommende, præcis sådan som det står i den store CIWL-køreplan, som han har medbragt.

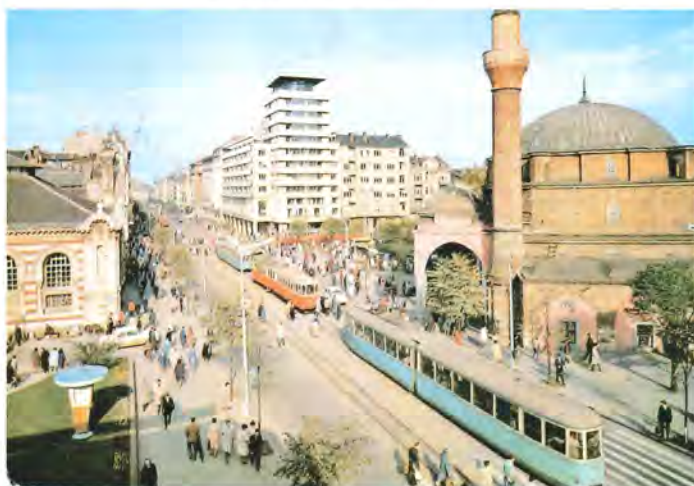


Forskellige CIWL-vogntyper i drift i 1952. Arkiv Spor og baner.

Vognløbsskilt for Nord-Expressen
København-Paris. Slg. SoB.



Aage P. Hansen tog nok sporvognen - linie 11 eller 16 uden omstigning - ind til Frihedsstøtten og Hovedbanegården for at komme med Nord-Expressen. Slg. SoB.



Sofia Boulevard i Bulgarien med sporvogne. Aage P. Hansen fik dog ikke set dem, da han var i toget. Foto G. Dimitrov. Arkiv SoB.



Den nye havn i Konstantinopel, det nuværende Istanbul. Postkort fra Editeur Isaac M. Ahitouv. Arkiv SoB.



Som turen med sovevogn gennem Tyrkiet kunne have set ud med palmer og ruiner (modelfoto SoB).



CIWL-sovevogn med tyrkiske påskrifter (model fra LS Models). Foto SoB.

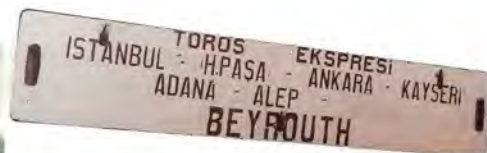
Turen går videre gennem Nord-Italien og Jugoslavien [bl.a. nuv. Kroatien og Serbien]. Selvom han kun kører på 2. klasse, er der faste tider for spisning i restaurantvognen, og tiderne skal overholdes, således at alle kan få mad til tiden – blot må passagerer på 3. klasse vente, til de to første klasser har spist. Han har lagt mærke til en ung, smuk fransk kvinde, der hele tiden sidder alene ved sit bord og dinerer, så han går rask hen til hende og spørger med ordene *Permettez vous?*, om han må tage plads ved hendes bord. *Occupie*, siger hun og spiser videre. Nå ja, den gik ikke, skriver han lidt slukøret i sin dagbog.

Efter et par dage i samme vogn er APH ved at være træt af såvel selskabet som af rejsen. Han har læst den bog og de blade, han havde med, ja, han havde sågar lånt en fransk roman af den medrejsende, men bogen sagde ham ikke rigtigt noget – den handlede om gamle, franske herregårde – så da toget holdt ved en mindre banegård i Jugoslavien, fik han købt en engelsk avis af en perronsælger. Først, da toget satte i gang, opdagede han, at avisen var to dage gammel – men han gav sig alligevel til at nærlæse avisen.

For at fordrive tiden prøvede han end-og at løse den engelske kryds-og-tværs – uden held, for han døsede hele tiden hen og vågnede med et sæt, når han tabte blyanten.

Hverdagen på toget

APH kunne godt mærke, at togturen var lang, længere end han havde forestillet sig – for der var ingen mystik, ingen spioner eller agenter ombord, og der var heller ingen sensationelle optrin eller hændelser – endnu da! For at holde sig lidt i form gik han flere gange om dagen fra den ene ende af toget til den anden – toget var på otte-ni vogne, men bagagevognen kunne han ikke komme ind i, og uden for måltiderne var restaurantvognen i reglen låst. Når han kom til den bageste vogn, og han havde forvisset sig om, at der ikke var andre på gangen, gav han sig til at gøre lidt gymnastik – hoppe lidt, bøje sig i knæ, vrikke fra side til side, bukke sig ned – indtil en dame på et tidspunkt skulle på toilettet, hvor han stod ved døren og gjorde gymnastiske øvelser, sådan som kaptajn Jesspersen havde lært danskerne at gøre gennem Statsradiofoniens programmer. Han



Vognløbsskilt for Toros-Expres Istanbul-Beirut. Slg. SoB.

Køreplan fra de tyrkiske jernbaner (TCDD). Danmarks Jernbanemuseum.



Taurus-Express - køreplan fra 1952 med direkte tog til Aleppo, Bagdad og evt. Teheran. Slg. FS.

blev ildrød i hovedet og skyndte sig tilbage til sin kupé, trak gardinerne for og lukkede øjnene. *Det dog for pinligt!*, som han senere skrev i dagbogen, han følte sig som en bondeknold. *Hvad må hun ikke have tænkt om ham?* Hun stod heldigvis af i Beograd, noterer han.

På stationen i Beograd var der et længere ophold. Der skulle nyt lokomotiv foran, og toget skulle afvente et forsinket tog fra Budapest. APH gik derfor hen til posthuset på stationen, hvor han fik afsendt et telegram til S. Han skrev blot *Alt vel*. Aa og fik det afsendt – og lige i det samme hørte han en togfløjte. Han ilede ud på perronen – toget havde allerede sat i gang – men det lykkedes ham at hoppe op på trinbrættet og åbne døren ind til Pullman-vognen og komme med.

Toget ankom på tredjedagen til Sirkecy-banegården i Istanbul, og herfra skulle han så sejle over Bosporus-strædet med en CIWL-færge for at tage *Taurus-Express* fra Haydarpasa-banegården videre til Aleppo i Syrien. Det var nat, da de ankom til endestationen, så han fik travlt med at finde sig et hotel – og sikre sig, at han kunne nå op næste morgen i

god tid, inden toget afgik (kl. 9.00). Det var ikke til at finde ud af de tyrkiske navne på gader og steder, så han måtte skrive *Hotel* på en seddel og vise den til en taxichauffør, som kørte ham fra færgelejet et par hundrede meter hen til det nærmeste hotel. Han fik ikke meget nattesøvn den nat, og allerede klokken halv otte var han klar til næste udfordring – turen gennem Tyrkiet i endnu en sovevogn. Han fik hverken set Den blå Moské, Topkapi-paladset eller Hagia Sofia-moskéen, men han kunne måske se dem en anden gang – og han fik dog købt sig nogle postkort af dem. Gode at have – når han nu ikke havde tid til at blive der.

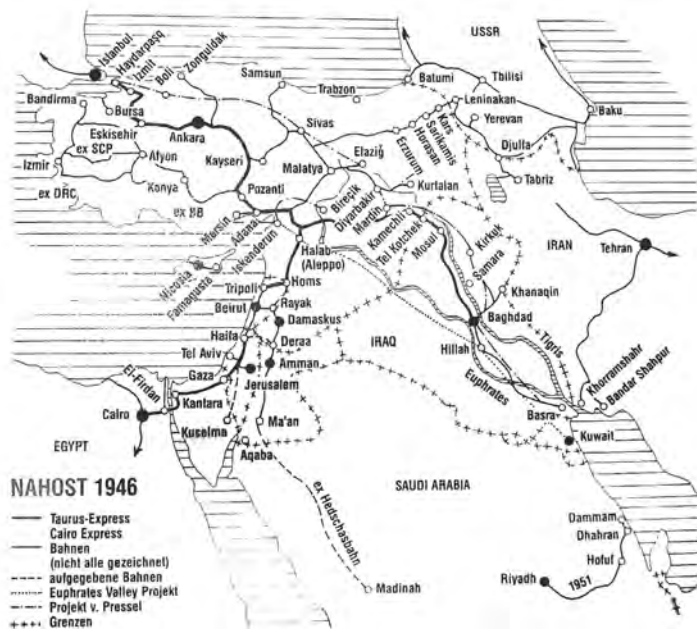
Han fandt toget på perronen – nu skulle han i en nyere vogn [plads 20 i vogn nr. 1, type SG], som netop var blevet sat i drift hos CIWL. Han følte sig friere nu – nu var han kommet ud, langt væk fra Europa og de snærende, følelsesmæssige bånd, der stadig var mellem ham og S og hjemstavnen. Kupéen tiltalte ham – der var et stort, aflukket vaskerum, hvilket var ubetinget bedre end den lille hjørnevask, hvor man var meget eksponeret. Og hvem ville bruge en natpote i andres påsyn? Nej, han skulle have købt sig en 1. classes billet, sandede han nu – hvor det var for sent. Turen havde allerede kostet temmelig meget, og så alle de gange, hvor han havde måttet veksle – tyske D-Mark, franske francs, italienske lire, jugoslaviske dinarer, bulgarske lev, og nu tyrkiske piastre. Og alle, alle, forventede drikkepenge – det var ved at være for meget!

Toget blev trukket af et stort damplokomotiv – det så tysk ud, nævner han i dagbogen, og sandt er det, at TCDD - De tyrkiske Jernbaner – havde en hel del tyske damplokomotiver i drift. Strækningen til Aleppo var åbnet i 1912. Han havde fået plads i en to-sengs-kupé, men den anden rejsende talte kun tyrkisk og røg ustandseligt stærke cigaretter, så APH måtte gentagne gange lufte ud eller gå sine lange, ensomme ture gennem toget. Han var heller ikke udelt tilfreds med forplejningen – den tyrkiske mad bekom ham ikke så godt, og kaffen var helt forfærdelig – små kopper med stærk, meget sød kaffe, som han havde det største besvær med at drikke. Endnu en gang talte han timerne til, hvornår turen var overstået – og udsigten var heller ikke noget at skrive hjem om. Det forekom ham, at toget sneglede sig af sted, men efter halvandet døgn var de nær grænsen til Syrien. I Muslimiyah var der forbindelse til Bagdad [og videre til bl.a. Teheran], men han skulle mod Aleppo og Homs – så kunne han nok tage til Irak og Iran en anden gang!

Efter 1.553 kilometers kørsel og halvandet døgn i sovevognen var han nu ankommet til Aleppo – igen ved midnatstide, så han skyndte sig med at finde et billigt turistklasse-hotel nær banegården – allerede klokken halv otte næste morgen skulle han videre med *autorail* over Homs og Tripoli til Beirut i Libanon. Det var nogle hundrede kilometer mere, og i løbet af eftermiddagen [ca. kl. 15.55, 25 minutter forsinket] stod han på den lille banegård i Beirut. *Hvad nu?*

Velkommen til Det hellige Land

Jernbanen gennem det daværende Palæstina blev anlagt i etaper, og kun en kort årrække [seks år, 1942-48] var der mulighed for kørsel hele vejen fra Tripoli-Beirut-Naquora til Haifa og videre gennem Gaza til Sinai-halvøen og herfra til Cairo. I 1948 blev mange jernbanebroer sprængt i luften, og gennemgående trafik i Palæstina blev indstillet. Beirut-Naquora-strækningen blev fjernet igen i 1948. Tidligere havde der været kørsel med CIWL-vogne fra Haifa til Al Quntara (ved Suez-kanalen) fra



Kort over jernbanerne i Nærorienten 1946 – dengang, der var næsten direkte forbindelse København-Paris-Istanbul-Cairo-Aswan. Slg. SoB.



DAMAS - Zabedani



Håndkoloreret postkort, slg. SoB.

1. Jernbanen ved Beyrouth Nahr-el Kelb, La Rivière du Chien - Hundefloden. 2. Damaskus Zabedani-kløften med smalsporet jernbane under anlæg i begyndelsen af 1900-tallet. 3. Havnen i Beirut, Libanon med jernbanespor på kajen. Postkort fra Sarrafian Bros, Beirut.



Endelig fremme ved det prægtige mål. Pyramiderne og sfinx'en ved Giza, Cairo. Slg. SoB.



Et tog i landskabet på vej et sted i Ægypten i 1920'erne. Slg. SoB.



Ramleh banegården med sporvogn i Alexandria, dog nogle år før rejsen dertil. Slg. Leif Bang.

1920-23. Jernbanen gennem Sinai stammede fra 1916.

Han havde godt nok prøvet at følge med i, hvad der skete i Palæstina, hvor forholdene de sidste, mange år var ændret fra nogenlunde rolige til meget ustabile. De britiske og franske mandatområder [Palæstina, Syrien, Libanon] var blevet selvstændige, Israel var blevet grundlagt, men det var sket med vold, terror og sabotage. Hvor galt, det var, begyndte nu først at gå op for APH. Han kunne køre med et lokaltog videre sydpå fra Beirut til den nye, israelske grænse ved Naquora/Az-Zeeb. Her var jernbanen afbrudt – i øvrigt lige som ved alle de andre grænseovergange. Broer var sprængt i luften, skinner fjernet, der var ikke længere nogen gennemgående forbindelse til Ægypten [faktisk var forbindelsen netop her i samme år, 1952, blevet afbrudt, men der havde slet ikke været offentlig passagertrafik, jernbanen var anlagt af militære hensyn, lod det til].

Det tog også sin tid at passere grænsen – *jeg kunne tydeligt mærke den skepsis og mistro, vagterne havde over for mig - måske antog de mig for at være spion*, skriver han i sin dagbog. Efter lang ventetid fik han lov at passere. Han fik med besvær informationer om, at der alligevel kørte tog på en kortere strækning i Palæstina [Kiriath Motzkin-Hadera], så han måtte nok tage med en rutebil fra den libanesiske grænse dertil – et kedeligt afbræk i odysseen. I første omgang overnattede han i et herberg ved grænsen. *Nu gjaldt det bare om at slippe igennem dette land-*

område, tænkte han, bare vi ikke kommer ud for baghold eller opstande undervejs. I Kiriath Motzkin tog han toget til Hadera, uden at der skete noget, og herfra måtte han atter tage plads i en skramlende, støvet rutebil mod Rafah ved grænsen til Ægypten – blandt andet i selskab med et par geder og en del levende høns i bure. Det tog resten af dagen, og da han satte foden på Sinais sand, følte han sig umådeligt lettet – nu vidste han, at vejen lå åben for ham: Skinnerne skulle nok føre ham frem til Nilens bredder og de stolte pyramider – og alt det andet, han havde længtes efter, lige siden han så den famøse artikel i det gamle ugeblad.

Klar til endemålet

Turen havde foreløbig været på over 6.500 km og varet små ti dage. Hans tøj så efterhånden godt brugt ud – støvet fra de mange ørkenstrækninger og højsletter havde sat dets spor, og han havde kun haft sparsomme muligheder for at skylle strømper og undertøj i håndvaskene i kupéerne. Han kunne også godt trænge til et varmt styrtebad – næ, snarere et godt og grundigt karbad – men nu var det vigtigst at komme videre frem mod Cairo. Efter fem timers venten ankom toget til Sadút, og APH lod sig falde ned på det godt slidte træsæde i den halvåbne vogn – der var ingen glas i ruderne. Togturen gik udmærket, det tog blot små fire timer at køre de få hundrede kilometer til Cairo. Selvom han helst ville være fortsat til Aswan og El Shellal, valgte han at overnatte i byen. Han fandt et godt hotel, og efter at have sundet sig

lidt på værelset spurgte han portieren om vej til det nærmeste, tyrkiske bad – og tilbragte en par skønne timer derinde. På hotellet var man i gang med at vaskes hans tøj – *det var en billig luksus, det syntes jeg, at jeg kunne fortjene*, nævner han i dagbogen.

APH var efterhånden begyndt at vænne sig til den fremmedartede mad, så han spiste med fornøjelse *kamelsteg med bulgur og hummus, harissa, falafel og syltede citroner* – og andet, han aldrig havde hørt om før. Han drak også den søde, stærke kaffe – men den krævede godt med vand bagefter – og for dog at have prøvet de lokale specialiteter gik han også ind på en café og røg vandpibe – *en ejendommelig oplevelse*, skriver han i sin dagbog. Gladest var han dog for den flaske cognac, han havde med i kufferten – med et saligt smil oven på et par glas faldt han i søvn i lænestolen på værelset og fik dermed slet ikke prøvet den flotte himmelseng, der var i rummet. Til gengæld tog han dagen efter ud til pyramiderne og Sfinxen i El Giza. Dét var bjergtagende, skriver han, her følte han virkelig historiens vingesus – men han måtte opgive at bestige Keops-pyramiden. Dels var 'trinene' for høje, dels blev han kommanderet væk af opsynsfolkene, så han nøjedes med en rundvisning på engelsk og gik ellers rundt for sig selv.

Næste dag var den store dag. Nu skulle han af sted til Luxor, Aswan og El Shellal. Det var et nattog, og han flottede sig med at køre på 1. klasse – *nu skulle det være!* Det kostede 1.800 ægyptiske



Assuan eller Aswan før bygning af dæmningen. Postkort. Slg. SoB.



Suez-kanalen med en af de kæmpestore sandsugere ved Toussoum og en passagerdamp, Port Saïd. Slg. SoB.

lievre, men hvad var det mod oplevelsen? Nu skulle han – Aage fra Nørrebro i København – ud at køre med *Star of Egypt*, et af verdens fornemste tog. Alene vognene var noget særligt – det var atter CIWL-vogne, men de var fuldstændigt anderledes. De var hvide fra top til tå, på siderne var der gyldne bogstaver og arabiske tegn, og nu fik han omsider sin helt egen kupé. Der var til gengæld ingen restaurantvogn i toget, noterede han med fortrydelse, men man kunne dog købe lidt snacks og drikkevarer hos konduktøren.

Det tog godt 15 timer at køre de knapt 900 km langs Nilen, men hvis han vågnede tidligt, kunne han nå at få et glimt af Luxor, som toget passerede præcis kl. 7 om morgenen.

Turen langs Nilen var ubeskrivelig, nævner han i sin dagbog – han tog ingen billeder, men beholdt alle indtrykkene i sin hukommelse og på de få postkort, han købte. Han beundrede de flotte sejlskibe på floden, nød at se palmerne og havde vænnet sig til alt det sand, der var i den del af verden. Der var primitive vandmøller, okser, der trak vandhjul, simple plove, men overalt langs floden var der frodigt, og det var slet ikke sådan, han havde forestillet sig Ægypten – han troede, at der var tale om ét kæmpestort stykke ørken, men nu blev han klogere. Det var dog kun langs Nilen, at der var så frodigt, men det kunne han jo ikke se.

Han kunne have fortsat med smalsporsbane mod Juba Aba, men han stod af i



CIWL-tog med rejsende undervejs i Ægypten. Ukendt fotografogsted, slg. SoB.



Det elegante, hvide CIWL-materiel med gyldne påskrifter i 'Star of Egypt'-toget. Slg. SoB.

Aswan for at se dæmningen [den ældste] over Nilen, som blev anlagt af briterne 1898-1902 og udvidet et par gange senere. Da han havde set den og gik nogle kilometer op ad Nilen i håb om at se et par flodheste [hvilket han noterer, at det ikke lykkedes], vendte han om og tog det første, det bedste tog tilbage til Cairo. Nu ville han hjem i en fart, skriver han, men uden at nævne hvorfor. Måske var det rejsen som sådan, der var det vigtige, og ikke *rejsemålet*? Det får vi nok aldrig at vide.

I Cairo overnattede han en enkelt nat, derefter rejste han med toget til Alexandria, hvor han fik set den lokale sporvogn ved Ramleh-banegården og sejlede med en damper over Middelhavet til Trieste i Italien. Her kørte han til Milano, hvor han fik plads i et nattog omkring kl. 23 mod Tyskland, næste dag ved 18-tiden måtte han skifte i Hannover til Hamburg-Express, og således fortsatte han op gennem Tyskland til han ankom til København H. ved syvtiden om morgenen halvandet døgn efter afgang fra Milano. Sovevognsbilletten havde kostet ham 112 kroner plus en ret dyr morgenmad om morgenen i Schweiz, mens spisevognen blev afkoblet allerede i Bebra.

Efter tre ugers rejse var han atter hjemme og opsøgte S. Han fortalte hende om sin tur og lovede hende, at de sammen skulle tage på en lignende rejse. Han nævnte aldrig over for kollegerne, hvor han havde været henne – de troede nok, at han havde været hos sin faster Alvilda i Nørre Snede. De skulle bare vide...



Rangerlokomotiv Sociéte de Cement Portland de Helouan, Ægypten. Benyttet ved dæmningsbyggeri. Bygget af B&W-Triangel, 1930'erne. Slg. SoB.



Dramatisk belysning af landgangsforhold i havet ud for Ægypten. Slg. SoB.



Færgeren er ankommet til Gedser en gang i 1950'erne. Ukendt fotograf, slg. SoB.



Næsten hjemme igen. Det kunne have været APH, der her vinker farvel til sine medpassagerer, men det er et samtidigt pressefoto fra Odense. Arkiv Fynske billeder, Odense Stadsarkiv.

På et sidespor

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Da "The Rocket" ankom, fandt jeg nogle af mine "epoke 0"-modeller frem til sammenligning, og til min overraskelse viste det sig, at Hornbys modeller nok var til spor 00, men de var ikke 100 % målfaste (se også side 55).

Jeg sammenlignede med min håndbyggede 1:87-model af JFJ H 49 fra Jydsk-Fyenske Jernbaner. Her viste det sig, at hverken post- eller passagervognen fra togsættet var større eller mere voluminøse end H0-modellen af H 49 - næsten tværtimod. Det kan skyldes, at jeg til H-vognen har anvendt relativt store egerhjul fra britiske Romford - altså i virkeligheden hjul til spor 00.

Historien om H 49 skrev jeg om i det hedengangne 'banen', men her er en opsummering fra dengang:

Godsvogn med bremsekupe JFJ H 49 fra 1871 fik et langt "efterliv": 1883 blev den omlitret til DSB JF Hb 2336, 1893 til HA 2336, 1928 blev den brugt som opholdsrum for Vognopsynet i Padborg, 1932 udrangeret. Senere (uvist hvilket år) blev vognkassen opstillet på Islands Brygge langs sporene, hvor den bl.a. var lager for olie og andet grej. Her blev den nærmest ombygget til ukenlighed med flere vinduer, skodder, diverse brædder, sand- eller gruskasse og 220 V strømforsyning pr. luftledning. På gavlen kunne man helt til dens endeligt se vognnummeret som en rød skygge på det ellers nøgne træ - vind og vejr havde gennem næsten et århundrede skrællet alle lag af maling af.

Rundt om vognkassen opstod i årenes løb et helt lille miljø med vildtvoksende træer og buske, og et nyere skur blev opført ved siden af. Henad årtusindskiftet ebbede godstrafikken generelt helt ud, også her på Amager. I årene efter 2000 blev vognkassen fjernet - vognmanden, der fjernede den, fortalte, at den var så skrøbelig, at den totalt faldt fra hinanden, da grabben tog fat i kassen. Flere forsøg på at bevare den unikke vogn inden den endelige destruktion var desværre gået i vasken. Såvel den oprindelige vogn som den henstillede vognkasse er dog bevaret i H0-model, bygget af undertegnede, men er p.t. gemt væk på grund af flytning.



'ODIN' på vej med et lille lokalgodstog.



Min JFJ H 49-vogn til sammenligning med Royal Mail-vognen.



'Togsmeden' eller bremseren holder udkig fra H 49.

9-euro billetten 2022



Tekst og fotos Peter Windfeld

Det måtte være en and.

Man troede det næppe, da det i april og maj kom frem, at der ville komme en månedsbillet til 9 (ni) Euro i Tyskland! Var det sandt? Var det kun for tyskere? Hvad ville den gælde til?

Vi startede ferie i Rinkenæs i slutningen af maj og kørte en dag til Flensburg Hauptbahnhof, hvor det viste sig, at den skam var god nok!

En billet til 9 Euro og gældende en kalendermåned til AL togtrafik i Tyskland undtagen IC- og ICE-forbindelser. Også gyldig til regionale selskaber i samarbejde med DB, dvs. alle lokale togselskaber, S-tog og bus- og sporvognslinjer i alle større byer. Og vel at mærke både for tyskere og udlændinge.

Det måtte prøves. Så der blev købt billetter til juni, juli og august. Vi var ikke afsted alle tre måneder ud i ét, men uanset hvor meget eller hvor lidt vi ville bruge billetterne, kunne den pris ikke vælte feriebudgettet.

Og de blev grundigt brugt!

Hvordan var det så?

Det var ganske enkelt en succes! En enorm frihed bare at kunne stige på hvad som helst, når som helst!

Det havde alle selvfølgelig fundet ud af – også pendlere! Så alle tog var godt fyldte, nogle endda overfyldte. På et fyldt tog mellem Bremen og Hamburg blev det annonceret, "at togpersonalet skam ikke havde forladt os, men da man mente, at alle nok havde en 9-Euro Ticket, var der ingen grund til at møve sig gennem trængslen". Stor moro!

På intet tidspunkt oplevede vi i de tre måneder at blive kontrolleret! Undgik man myldretiderne, var der ingen problemer med at finde en siddeplads. Kun f.eks. langs Rhinen og Lahn med de lokale tog, der betjenes med Lint og lignende materiel, oplevede vi konstant trængsel.

Naturligvis måtte der afses tid til de lidt længere rejser med tog, der stand-



Billetten til 9 Euro.



Metronome-tog til Hannover på Hamburg Hbf.



Trængsel ved et Regionaltog i Hamburg.

sede ved flere stationer. På en udflugt til Mainz (domkirken, Gutenberg-museet samt to modeltogsforretninger) var der godt nok mange stop. Men alt i alt en succes, og i medierne var og er der stadig debatter om, hvad der kan findes på til næste år.

Undersøgelser viste, at ca. 25 % af de rejsende ellers ville have brugt bil, så alene af den grund er der grund til overvejelser fremover.

Materiel til Amtsbanen



Stemmeberettigede modtages i Toftlund før afstemningen om Genforeningen, den 8. februar 1920. Afstemningen var den 10. februar 1920. I toget ses et par vogne af samme type som Tilligs model. I baggrunden ses et par Dannebrogslag. (Arkiv: Museum Sønderjylland).



Fra banens indvielse 1. 4. 1904 i Toftlund. Selvom det ikke er samme vogntype, er billedet medtaget, da det viser en del om stationernes udstyr - og i øvrigt er det et dejligt stemningsbillede. (Toftlund lokalhistoriske arkiv).

Af Flemming Søeborg; illustrationer via Egon Weber Paulsen

Jeg har altid sværmet lidt for smalsporsbaner, lige siden jeg omkring 1969 købte et billigt startsæt fra det dengang fallerede Egger-Bahn. Jeg fik bygget en oval inden i mit Märklin-blikskinnelanlæg, men i længden blev det kedsommeligt og blev lagt hen i restekassen.

Imidlertid fik jeg fornyet interesse for smalspor, især da Roco og miniTrains kom på banen med pålidelige lokomotiver, og ved et tilfælde så jeg, at Tilligs to-akslede passagervogne med åbne perroner nærmest var nøjagtige modeller af de vogne, der engang kørte på de smalsporede Haderslebens Kreisbahnen, HKB (Haderslev Amts Jernbaner, HAJ).

I Egon Weber Paulsens klassiske bog "Romantik i røg og damp" er der dels tegninger, dels enkelte billeder af vognene, og på nær antallet af lodrette samlinger er der tale om nøjagtigt de samme vogne med dimensioner, der på millimeter svarer til H0e-/H0m-modellen, velsagtens en tysk standardtype. Altså anskaffede jeg en model, og selvom den var til meterspor, var det nemt at omspore den til mit 9 mm-spor (tryk hver hjulskive 1,5 mm ind på akslen).



Personvogn fra Åbenrå Amts Jernbaner, benyttet som beboelsesvogn i Overby ca. 1950, tæt ved militærbanen Brande-rup-Døstrups oprindelige forløb. Vognkassen ligner meget Tillig-modellen, men har øjensynligt fået blændet de små sideruder. (Døstrup Lokalhistoriske Arkiv).



Marstrup station med ankommende tog ca. 1903 - her er der dog tale om en lidt anden vogntype end Tilligs model, men billedet viser noget om dagligdagen på de små "Kreisbahnen". Arkiv Peter Schaffer Hansen, Haderslev via Egon Weber Paulsen

I Paulsens bog fremgår det, at vognene var mørkegrønne, hvilket Tillig-modellen også er, men ellers er der intet om påskrifter etc., så der må man henholde sig til sin intuition - med mindre der findes bedre billeder. Mit gæt er, at påskrifterne først under HKB, efter 1920 under HAJ, har været hvide, men det er usikkert. I hver fald kan DR-påskrifterne fjernes med stor forsigtighed med fingerneglene, og mange har måske rester af påskrifter fra andre ark, der kan bruges.

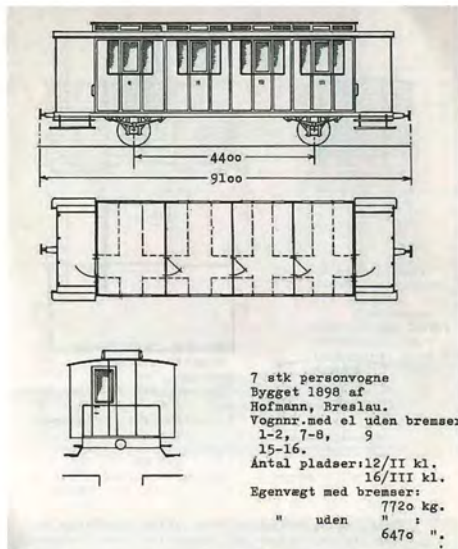
Måske vil nogle finde, at vogntypen er for eksotisk til vore dage, men firmaet Panier laver faktisk materiel til HAJ, nemlig hvidmetalmodeller af de spidse Kielervogne samt de firkantede motorvogne, så en vis interesse for disse baner må der være. Prisen synes dog at være urealistisk høj.

Tillig art. nr. 23908 m.fl. DR KBi passagervogn, epoke III. H0e/H0m. Pris ca. kr. 375,-.

Tak til Egon Weber Paulsen for tilladelsen til at bringe såvel tegning som billeder fra hans bog.



I Hotel Krause ved Sønderbro Slotsvandmølle var der billet salg. I toget ses to af HKB's passagervogne af denne type, som Tillig har udsendt. I øvrigt er stedet i dag ret forandret.



Passagervogn nr. 1-2, 7-9, 15-16 fra Haderslebers Kreisbahnen, bygget 1898 af Hoffman, Breslau - næsten perfekt model fra Tillig. Tegning H. Chr. Grauslund med tilladelse fra Egon Weber Paulsen.



Detaljer på modellen.



Tilligs grønne Kleinbahn-vogn, passer til Haderslev Amts Jernbaner.

Tyskland

ModellBAHN

Schleswig-Holstein

**4 - 5. marts
2023**

lørdag 10-18, søndag 10-17

24537 Neumünster (ved Kiel)

Holstenhallen 3 + 4

Justus-von-Liebig-Str. 2-4

10 modeljernbaner,

mere end 40 forhandlere



BR 012 066-7

- en kolos på skinner - i N



BR 012 - et flot og vægtigt lokomotiv i spor N fra Fleischmann.JPG

Af Flemming Søeborg

Tyske damplokomotiver er - eller var - generelt langt større end danske panderter (med undtagelse af litra N og T), og det gjaldt især lokomotiverne type BR 012. Vi fik en smagsprøve på det i 2010, hvor 012 100-4 var på visit i Odense. Her kørte det nogle ture, hvor der var rig lejlighed til at studere dette lokomotiv nærmere.

Og opsigte vakte det - det ankom med en stribe ældre blå og grønne DB-vogne til Odense Banegård. Da det kørte over til drejeskiven på museet, kunne man virkelig fornemme størrelsen på den gigant, og da lokomotivføreren (eller fyrbøderen) pludselig lukkede helt op for oliebrænderen, stod der en flere meter høj flamme op af skorstenen! Det var flot, det var fantastisk og det var en smule frygtindgydende - og lyden var formidabel. Lokomotivet var endog så langt, at det ikke kunne vendes på drejeskiven.

Denne beretning blot som 'baggrund' for den nye BR 012-model i spor N fra Fleischmann. Firmaet har et godt ry for fine og vellykkede modeller af damplokomotiver, og selvom spor N ikke er min spidskompetance, kan jeg sagtens se kvaliteten i dette lille mesterværk. Bevares, de finere detaljer så

som fritstående rørføringer, håndbøjler og forskelligt "nips" er blot støbt med på overdelen, men delene ville nok blive for grove - det ses f.eks. på røgpladerne, der er uforholdsmæssigt tykke.

Hjul og gangtøj er dog særdeles flot udført; motoren ligger i den fem-akslede tender, hvor alle aksler trækker, mens alle drivhjul på selve maskinen er fritløbende. Der er triangellys for og bag, og modellen er forberedt til Next18-dekoder. Desværre har jeg på grund af flytning ikke kunnet afprøve maskinen fuldt ud, da mange ting stadigvæk er pakket godt ned.

Fleischmann art.nr. 716906 BR 012 066-7, damplokomotiv epoke IV-V. Spor N. Pris ca. kr. 1.900,-.



Her er den specielle oliebeholder-tender set fra oven.



Fronten er godt gengivet, også selvom en del detaljer er udeladt eller lidt for tykke (røgpladerne).



Også tenderbagsiden virker overbevisende.



DB BR 012 075-8 afventer afgang mod Hamburg i Niebüll. Foto Kaj Pedersen, Odense.



Lige i sidste øjeblik inden trykningen ankom Rocos H0-model af nøjagtigt det samme lokomotiv – endnu mere prægtig end N-modellen. I næste nummer bliver de to modeller sammenlignet.

Såvel Lillebror (Fleischmann) som Storebror (Roco) er nogle giganter på skinnerne, men det er især på detaljeringen, at de adskiller sig – detaljerne er generelt grovere og færre på N-modellen. Men der er ingen tvivl om, at vi har at gøre med nogle af de største, europæiske damplokomotiver.

Tilføjelser og rettelser



K.E. Jørgensen, som har fotograferet utroligt meget gennem årene, har selvfølgelig også sine billeder af det udbrændte lokomotiv E 999, som vi viste i sidste nummer. Kjeld optog nogle billeder af lokomotivet, da det blev transporteret væk af Mx 1024 den 13. marts 1983. Her ses det i Ry, hvor det formodentlig afventer krydsning eller overhaling. Med i toget som bremsevogn var SNCF Gs 120 3266, så man kan - hvis man har en defekt E-maskine at ofre - jo lave dette specielle tog selv...



E 999 på vej til skrotning under ophold i Ry.



De ventende passagerer har da fået noget andet at se på end 'det sædvanlige' DSB-materiel.

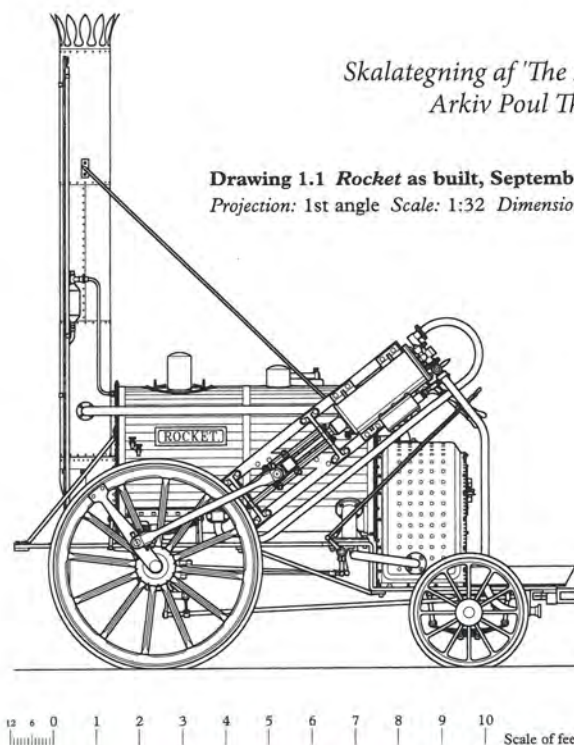
Målene på The Rocket

I sidste nummer nævnte jeg en vis usikkerhed mht. målene på The Rocket og modellen fra Hornby. Poul Thestrup har sendt en skalategning med målene angivet i engelske feet and inches. Det gør det lidt vanskeligt helt præcis at omregne målene, men går vi ud fra, at akselafstanden på The Rocket i 1:1 er 7 feet og 1 inch, svarer det cirka til 2,16 m i metersystemet. Hvad det er i danske fod og tommer, overlader jeg gerne til særskilt interesserede at regne ud.

Jeg har således regnet mig frem til de originale mål, idet tegningen (på min skærm) var i skala 1:24 (akselafstanden = 90 mm). Med dette givne mål (akselafstanden) lod det sig gøre at udregne de andre mål, sådan nogenlunde og med alle forbehold. Ud fra disse tal nåede jeg frem til, at modellen af "The Rocket" generelt er i skala 1:76, men varierer lidt - således er drivhjulshjuldiameter, akselafstand, længde i skala 1:69-1:75. De medfølgende figurer (fører, fyrbøder og bremser) er alle i skala 1:76, så der er ingen tvivl - modellen er til spor 00 (men til H0-sporvidde). En ægte kompromis-model!

Skalategning af 'The Rocket'.
Arkiv Poul Thestrup.

Drawing 1.1 Rocket as built, September 1829
Projection: 1st angle Scale: 1:32 Dimensions: inches



ÖBB SSy-vogne i N



Sættet med de to SSy-vogne.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Fleischmann udsendte i sommers et to-vognsæt med ÖBB-vogne litra SSy. Disse var i skala 1:160 og fire-akslede. Heri lignede de mere de danske Slmmps-typer, men de østrigske vogne var helt sorte.

De to vogne er, bortset fra numrene, fuldstændigt identiske og er begge læsset med lange stykker råjern eller stål. Der er vedlagt ti sidestøtter, der dog ikke rigtigt passer i de forborede huller, der er for store. Støtterne behøver derfor at fæstnes med lidt lim, inden de forsvinder efter første tur på anlægget. Kedeligt sjusk fra Fleischmanns side!

Vognene er ganske sparsomt detaljerede, mens bogierne er ret fine og spinkle, trods størrelsen. De er som alle spor N-vogne uhyre letløbende og egner sig derfor glimrende til lange, tunge godstog. De små påskrifter er svære at tyde, selv med en god lup, men på hjemmesiden fremgår det, at der er tale om epoke III-vogne. Mærkeligt nok står der intet om det på emballagen.



Vogn med påsatte kæpskiner. Bemærk, hvordan brædebunden er graveret ret godt.

Fleischmann art. Nr. 845607 ÖBB SSym-vognsæt, epoke IV.
Pris ca. kr. 425,-

Sporskifte uden hjertestykke



Afløbssporskiftet 104 a i Marslev den 2. oktober 2008, set mod Nyborg. Sporskiftet er stillet til afløb.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

At kalde dette sporstykke for et sporskifte er måske lidt overdrevet, men der er dog tale om en art afgrening fra den normale rute - det er et afløbssporskifte, der er tale om. Typen er almindeligt forekommende på de rigtige jernbaner - et eksempel findes for eksempel i Marslev på det spor, hvor godstog skal overhales, eller hvor tog inde fra Odense skal vendes og evt. vente på returkørsel.

Sporskiftet er reelt nok - der er to tunger og elektrisk drev, der er eller var sågar en kost udstationeret ved sporskiftet, men - der mangler noget: hjertestykket, tvangsskinnerne - og naturligvis fortsættelsen af det afvigende spor. Men nej, det mangler ikke - meningen er jo nemlig, at et tog i et givent tilfælde skal kunne afspores, inden det forvilder sig ud på hovedstrækningen igen. Derfor er normalstillingen også "sat til afløb".



Afløbssporskiftet set mod Odense den 2. oktober 2008. Her ses det tydeligt, at der hverken er hjertestykke eller tvangsskinne.

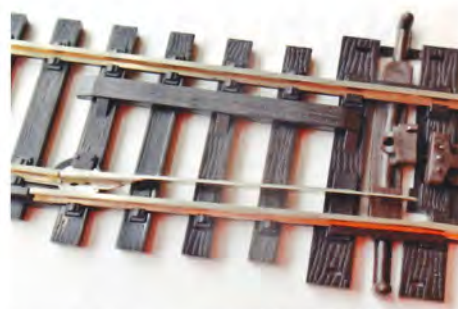
Det er en sjældent forekommende sportype på modeljernbaner - velsagtens fordi katastroferne ved eventuelle sammenstød mellem to tog trods alt ikke er fatale, men vel også fordi det jo egentlig kræver, at man slagter og ombygger et ellers normalt sporskifte - en halvdyr fornøjelse.

Peco laver imidlertid en fint, lille afløbssporskifte i code 75 - det er godt nok lidt anderledes i konstruktion, idet der kun er én tunge, mens den anden er erstattet af en svelle på langs - nok for at hindre et vildfarent tog i at rulle helt bersærk. Det vil "gå på gulvet" med det samme, hvilket er hele meningen med disse afløbssporskifter. Pecos version er ubetinget billigere, såvel i model som i virkeligheden, men det er pudsigt, at der altså findes to løsninger på det samme problem. Tungen kan naturligvis motoriseres med underjordisk drev. Skiftet findes også med afløb til højre.

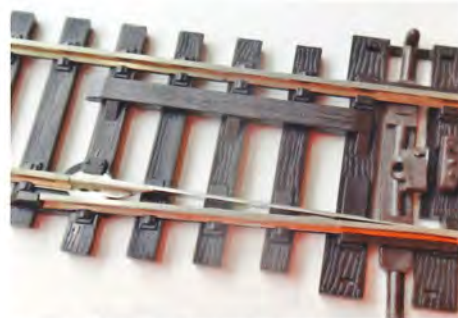
*Peco art.. nr. SL-185 Afløbssporskifte, venstre.
Pris ca. kr. 125,-.*



Afløbssporskiftet i hel figur.



Sporskiftet i normalstilling - stillet til afløb



Sporskiftet strillet til fortsat kørsel

Bananvogne fra Roco



Så er der bananer til alle.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Bananvogne har et til tider berøgt renommé, specielt fordi nogle modeller havde en kedelig tendens til at bue op- eller nedad, efterhånden som plastmaterialet trak sig sammen. Andre forbinder bananvogne med de små, hidsigt-gule, simple modeller fra Märklin i blik-vognenes tidsalder. Nu forsøger Roco sig med nye bananvogne.

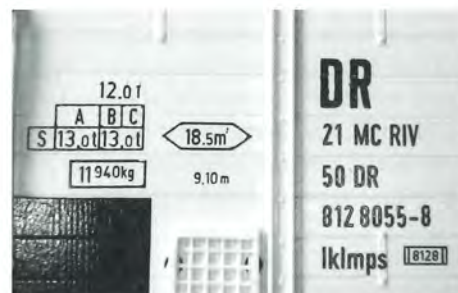
Det er et sæt med to østtyske bananvogne litra Iklmps/Iklmps, hvoraf den første har revisionsdato 9.11.70, altså en epoke IV-vogn. Vogntypen er som en tysk Oppeln, altså meget lig de danske HD- og IAK/L/R-typer, men med lands-specifikke forskelle. Det er især tagrunden, håndgrebenes og jalousi-

siernes udformning og placering, der varierer fra land til land.

Overdelen er mat cremehvid med sorte påskrifter, denne gang meget tydelige og uden det 'fnuller', der har været på mange nyere Roco-modeller.

Umiddelbart virkede overdelen meget glat på mig, nærmest som om, at bræderillerne blot var trykt på, men der er riller, om end de er meget tynde. Der er vedlagt håndbøjler og slutlanterneholdere til montering, mens andre detaljer blot er støbt sammen med vognkassen.

Vognene har tre-punkt-ophængte akselbøjler, hvilket giver en bedre kørsel end helt stift ophæng, men vognene er samtidig ret lette. Det er lidt svært at skille overdel fra undervogn, hvis man



Påtrykkene er rene og klare.

vil lægge ekstra vægt ind i vognen. I øvrigt er undervognen næsten blottet for detaljer bortset fra V-armeringen og bremseomstillere-grebene, så sættet med de to vogne virker lidt spartansk i det, prisen til trods.

Roco art. nr. 77027 DR litra Iklmps/Iklmps, to DR bananvogne, epoke IV. H0-modeller. Pris ca. kr. 450,-.

Nyheder fra Märklin



BR 038 - et klassisk damplokomotiv i bedste udførelse fra Märklin

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I november udsendte Märklin et par interessante 'hverdags-nyheder', nemlig damplokomotivet BR 038 og containervognen Sgs 693, begge fra Deutsche Bundesbahn, epoke IV.

BR 038 var gennem mange årtier et af de mest almindelige allround-lokomotiver ved de tyske jernbaner, "født" som P 8 hos De prøjsiske Statsbaner (KPEV) i 1906. Det var, hvad tyskerne kalder "Mädchen für alles", altså lige velegnet til person- som til godstog, om end hastigheden ikke var overvældende.

Der blev bygget knapt 4.000 eksemplarer, først og fremmest til KPEV, men også andre "Länderbahnen" fik bygget maskiner af denne type. Efter sammen slutningen af alle disse "Länderbahnen" til Deutsche Reichsbahn Gesellschaft i 1924 blev lokomotiverne malet sorte med røde hjul. En stor del af P 8-maskinerne var dog efter Første Verdenskrig afleveret i krigsskadeerstatning til lande som Frankrig, Belgien og Polen.

Bestanden i Tyskland blev yderligere decimeret efter 1949, hvor de to tyske jernbaner (DB og DR Ost) havde hhv. cirka 1.250 og 700 P 8-maskiner til rådighed. Der var mindre bestande af lokomotiverne i en del andre lande så som Østrig, Italien, Rumænien og Danmark. Omkring 1970 blev de sidste maskiner, som nu hed BR 038, blev ud rangeret hos DB. Ved DR (Ost) forblev de i drift nogle år mere, og i øvrigt er P 8 det talrigst byggede damplokomotiv til persontog.

Märklins model

Modellen er ingen nyhed som sådan, men den er 'faceliftet' til epoke IV-udseende med computerlitrering. 038-maskinen har små Witte-røgplader, blot to domer, og så er modellen overvejende af metal. Der er træk på de tre koblede aksler, lys-skift for/bag, og i den digitale version er der talrige lys- og lydfunktioner, som kan udnyttes, afhængigt af det udstyr, man har. Jeg må for god ordens skyld fortælle, at jeg kun har kunnet afprøve modellen helt analogt, idet en meget stor del af mine modelbaneting på grund af min nylige flytning stadigvæk ligger på et fjernlager i et uoverskueligt antal flyttekasser.

Overdelen er pænt mat, der er mange påsatte detaljer (rør, håndhjul m.v.), hjulene er fine uden 'svæmmehud' mellem egerne, der er sandingsrør, gangtøjet er nydeligt og spinkelt og milevidt fra tidligere tiders spejlblanke, udstansede metalstrimler, påtrykkene skarpe, som de skal være, og belysningen er god med varmthvide dioder; i digital drift er der lys i førerhuset, og i fyrkassen er der skær af glødende kul, ligesom der er talrige lydeffekter, men ingen af disse fungerede med min ældgamle blå Märklin-transformator.

Flangerne på hjulene er meget små, der er ekstra strømoftag på tenderen, og der kan indbygges røgaggregat i skorstenen. Alt i alt virker det som en god maskine, der kan lidt af hvert.

Märklin art. nr. 39382 DB BR 038.
Damplokomotiv. AC, H0-model,
epoke IV. Pris ca. kr. 3.300,-.



Gangtøj og hjul på BR 038 - høj kvalitet som forventet.



Et kig ind i førerhuset med åben fyrbrænde - her mangler blot et par figurer og lidt farve på instrumenterne.



Detaljer fra kedlen - og der er ingen dele-mærker på kedelryggen.



En dynamisk maskine kan man vel sige om BR 038 fra denne vinkel.



Så damper 038'eren ud af billedet igen efter at have gjort en god entré.



Den nye containervogn med to tidstypiske epoke IV-containere.

Den anden nyhed, som kom i samme pakke, var containervognen litra Sgs 693, en standardvogn fra containerepokens begyndelse. Vognen er støbt fuldstændigt i metal og er derfor ret tung, og materialet betyder derfor også, at man ikke skal frygte "babnansyge", nemlig at vognen begynder at krumme, som det i tidens løb er sket for mange andre modeller af denne type, støbt i plastic. Vognen er lastet med to 20"-containere fra DB mærket "TFG", hvilket nok står for "Transfracht GmbH.", et datterselskab under DB Cargo. Containerne er i den sjældne udgave med sidedøre. De er grå med rødt mavebælte, en typisk 1970'er dekoration.

Vognen har helt åben vognbund, mens vangerne er ret massive at se på. Der er omfattende påtryk på vangerne, til dels i flere farver. De to containere sidder løst på læssefladen, men de fire tappe sikrer, at containerne ikke falder af ved normal kørsel. Dog ville det nok være en god idé at lægge noget ballst (i form af nogle skruer eller lignende) ind i dem for at sikre dem bedre ved kørsel. Mål og dimensioner passer til angivelserne på vognen, men pufferskiverne er alle sammen hvælvede – normalt er det kun den ene i hver ende, der er hvælvet, mens den anden er flad. Om denne detalje har rod i virkeligheden, er jeg ikke klar over, men påfaldende er det. Forhåbentlig kommer vognen senere i en udgave med andre containere fra den tid.

Märklin art. nr. 47048 DB Sgs containervogn. H0-model, epoke IV. Pris ca. kr.475,-



Bærevognen er fuldstændigt af metal og sikrer dermed gode køreegenskaber og 'evig' holdbarhed.



kr. 4749,-

Märklin 39491

DSB Litra E 991. Ny super model fra Märklin. Røg, lys og lyd, indbygget mfx dekoder. Udsolgt fra fabrikken.



kr. 5129,-

Märklin 39498

Tjekkisk Baureihe 498.1 Albatros. Aktiv pulserende røggenerator, masser af lys og lydfunktioner. Indbygget mfx dekoder.



kr. 2789,-

Märklin 39331

DSBs nyeste elektrolok Litra EB, lyddekoder indbygget med mfx. Udsolgt fra fabrikken



kr. 1879,-

Märklin 43599

DSB Nærtrafik vognsæt, med slutlys. Passer til 39331. Udsolgt fra fabrikken.



kr. 189,-

Hornby R60074

Hornby Julevogn 2022. Spor 00



kr. 1199,-

LGB 36022

LGB Julevogn 2022. Spor G

LEGETØJSMARKED

2023

30-APRIL

3-SEPTEMBER

3-DECEMBER



LEGETØJSMARKED FOR SAMLER AF LEGETØJ FRA FØR ÅR 2000
FREDERIKSBERG HALLERNE. JENS JESSENS VEJ 20 HAL 4A
ÅBENT FRA KL. 11:00 TIL KL. 15:00 ENTRÉ KR. 40,-
BØRN UNDER 14 ÅR GRATIS.
ARRANGØR TOGCENTER GENTOFTE



kr. 299,-

Märklin 48422

Märklin Julevogn 2022. Spor H0



kr. 299,-

Märklin 80632

Märklin Julevogn 2022. Spor Z

www.togcenter.dk

Togcenter
Blåmunkevej 1 - 3
2400 København NV
Tlf: 39 65 13 61
Mail: togcenter@togcenter.dk

Åbningstider:
Man - ons, tors, fredag 12:00 - 17:30
Lørdag 10:00 - 14:00

Alle priser er i DKK incl. moms
Der tages forbehold for trykfejl, prisændringer, lager og leveringstider. Priser i den historiske annonce er ikke gældende. *Prismatch, se på vores hjemmeside for betingelser.